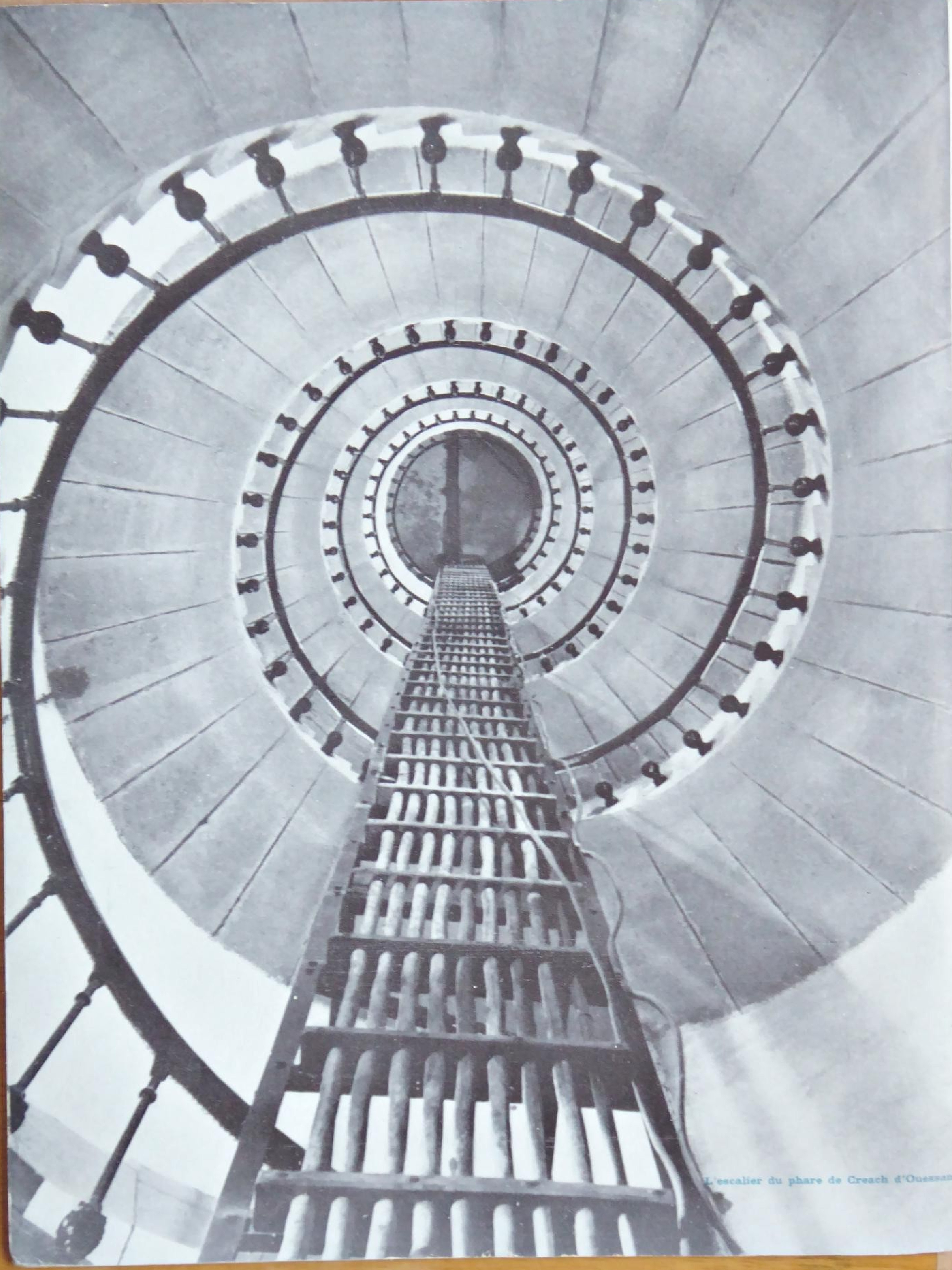
AOUT 1951
SEPTEMBRE
NUMÉRO 45

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL

STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES



L'escalier du phare de Creach d'Ouessant

Esso
REVUE
REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES
Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL
Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 241 ET 321
MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE
N° 45 AOUT-SEPTEMBRE 1951

sommaire

Éditorial 1
Sports... Jérôme ! 2
La périlleuse auréole 8
Phares de France 9
Fête aérienne au Bourget 16
Centre international de l'Enfance. 20
Records battus aux 24 h. du Mans 22

Et nos rubriques habituelles : *Nouvelles brèves - Entre Nous - Nouvelles des Divisions - Productivité - Sports - Sécurité - Pertes sur stocks - Mutations et Promotions - Les bonnes idées paient - Gratifications pour longs services - Chronique sociale.*

PHOTOGRAPHIES

SERVICES DES PHARES ET BALISES p. 9, 11, 14, 15 - LE MONDE ILLUSTRÉ p. 10 d - AIR MONDIAL p. 17 hd - RÉMIOT p. 17 m., 18 et 19 - PRUVOST p. 22, 23 - COLLECTION ESSO (D.N.O.) p. 27 - (MOREL) p. 16 - (BROYELLE) p. 32 d - (BEZAULT) p. 2, 3, 4, 5, 6, 10 g, 13, 29, 30, 32 g.

ILLUSTRATIONS

MÉLISSENT p. 8 - VUILLEMIN p. 12 - S. GIRAUDET p. 20 - J. MATGÉ p. 21.

Mise en page............ A.-B. FERREY

Notre couverture : L'entretien d'un derrick est un travail parfois dangereux.

éditorial

La période des vacances m'a inspiré un certain nombre de réflexions : je vous livre aujourd'hui celles concernant un problème qui nous intéresse et qui nous inquiète tous : celui du logement.

Un vieux proverbe nous dit : « quand le Bâtiment va, tout va ». C'était vrai autrefois, c'est plus vrai encore aujourd'hui.

Au risque de vous ennuyer avec un retour en arrière, il faut bien que je vous dise qu'en dehors des destructions du dernier conflit, la crise du logement vient en droite ligne des lois — pour le moins inconsidérées — qui ont été votées au lendemain de la première guerre mondiale et qui ont *bouleversé*, le mot n'est pas trop fort, toute la structure économique et sociale de notre pays.

M. Vautour, a, de tous temps, servi de tête de Turc aux Français. Ce n'était pas une raison pour prendre prétexte de certaines de ses erreurs et, démagogiquement, le priver progressivement de ses revenus. Les résultats d'une telle politique, nous les avons aujourd'hui devant nous :

— D'abord on ne construit presque plus de maisons à usage d'habitation (je précise bien ; les services de la reconstruction des dommages de guerre exclus). Dans ma jeunesse il y avait en permanence dans presque toutes les rues plusieurs maisons en chantier avec des appartements pour toutes les bourses et le problème du logement des jeunes ménages ne se posait pas... Aujourd'hui demandez un peu aux concierges où se trouve l'écriteau « Appartement à louer » qu'elles accrochaient autrefois souvent au-dessus de la porte d'entrée !... Je gage que nombre d'entre elles l'ont oublié !

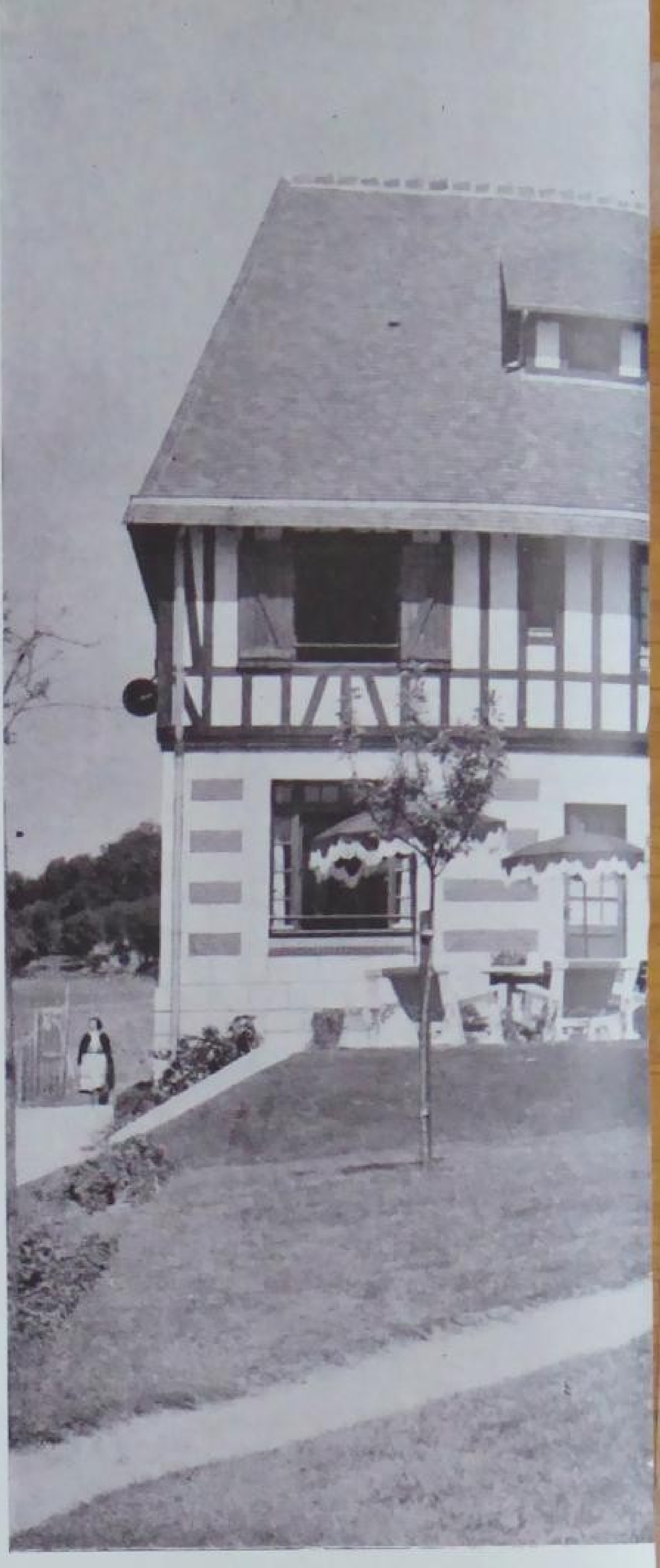
— Ensuite, et ceci est non moins grave, on a pris l'habitude de ne plus compter dans les traitements et salaires le montant du loyer pour une quantité appréciable. On a de ce fait oublié, je dis bien *oublié*, qu'un jour viendrait où les vieilles maisons devraient être démolies, ou que s'il fallait en construire d'autres, ceux qui auraient un pouvoir d'achat insuffisant n'en pourraient payer les loyers. Toute l'économie française a, peu à peu, vécu sur son « capital-logement » sans prévoir l'*amortissement* de celui-ci. Or, vous savez tous ce qu'il advient d'une société qui, prodigue, n'amortit pas son matériel...

— Enfin, conséquences directes des deux constatations ci-dessus, l'industrie du bâtiment n'a plus formé assez de personnel et ne s'est pas équipée pour faire face selon des conceptions relevant d'une technique plus moderne, et à des prix réduits, aux immenses besoins qui nous assaillent aujourd'hui : « Le Bâtiment ne va plus, rien ne va plus ».

Que conclure de tout cela ? Pour ma part, je crois bien que nous avons à faire un effort colossal pour sortir de cette situation : on ne transgresse pas impunément les lois les plus élémentaires de la nature pendant 30 ans sans payer un jour son imprévoyance.

Mais où trouver l'argent ? Auprès de l'Etat qui succombe sous les charges ? — Non ! — Alors, il n'y a qu'une ressource : c'est de *faire* de l'argent sans augmenter les prix, c'est-à-dire de libérer, par une meilleure productivité, des ressources qui permettront à l'ouvrier et à l'actionnaire de consacrer une plus grande part de leur gain à leur loyer ou au paiement d'une maison neuve, espoir que caresse chacun d'entre nous.

S. SCHEER
PRÉSIDENT
Dr GÉNÉRAL

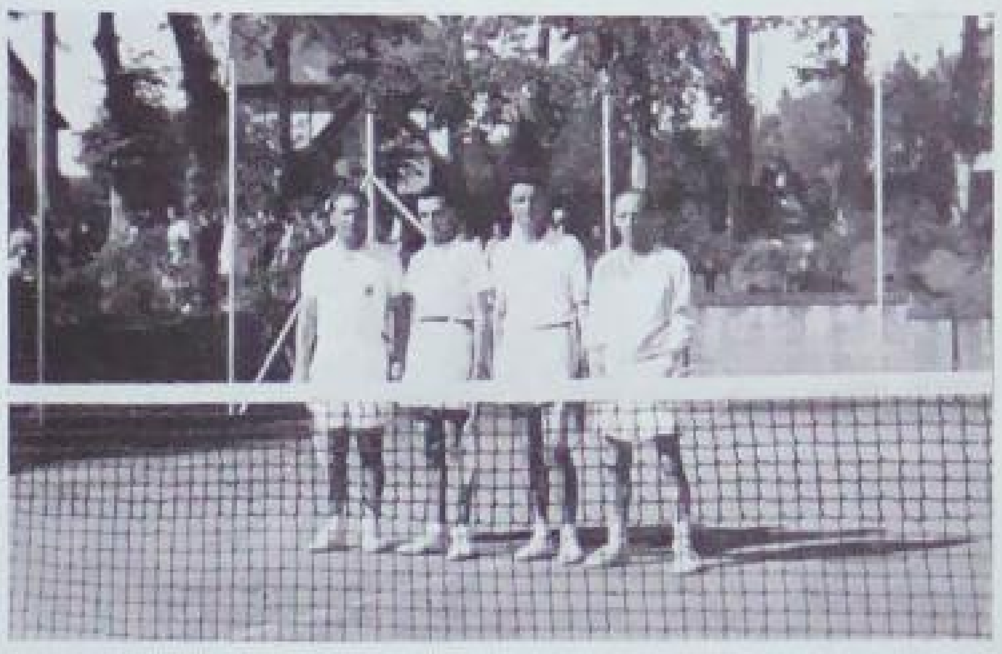


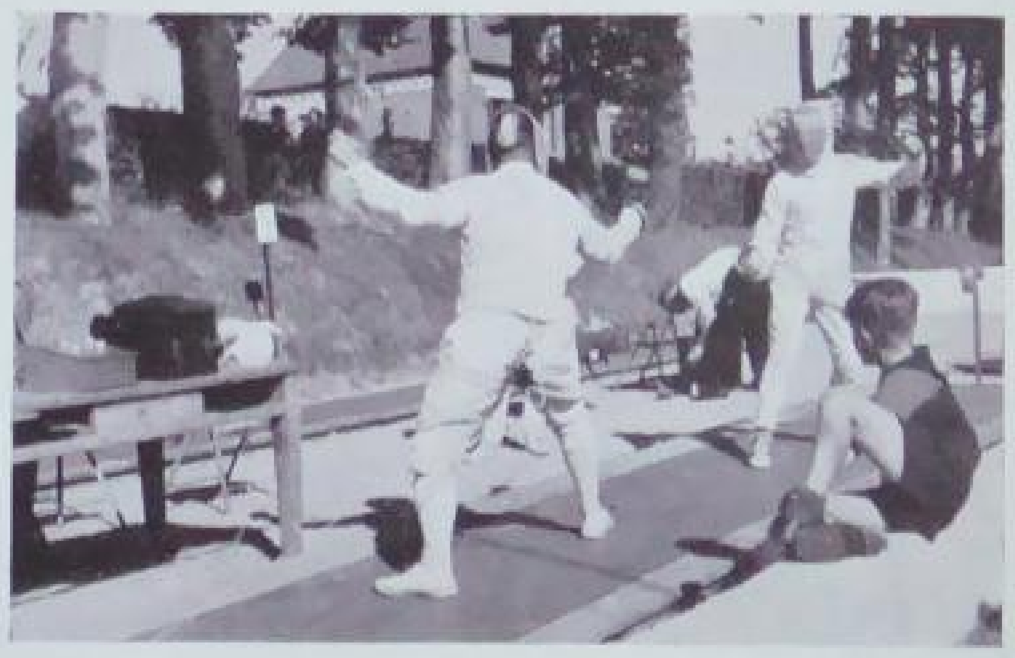
SPORTS PORT JÉROME

Championnats de tennis et d'escrime, inauguration du club-house, garden-party, acrobaties aériennes et banquet à Etretat ! Quel programme ! C'est du passé aujourd'hui (nul n'ignore les longs délais de fabrication de l'*Esso-Revue*, n'est-ce pas, chers amis de Port-Jérôme et d'ailleurs)... mais ce petit article, malgré son retard à paraître, vous aidera peut-être malgré tout à revivre les belles journées que nous avons passées au cours des championnats de tennis, des tournois d'escrime, de l'inauguration du club-house, de la garden-party et du banquet. Avant toute chose, précisons que nous n'avons pu nous trouver en tous les endroits, ceci pour nous excuser de ne pas donner un compte-rendu précis de chaque match, de chaque tournoi, auprès de nos amis sportifs français et étrangers. Le souvenir « concret » de ces deux jours se retrouvera dans la liste des résultats techniques et il ne faut voir dans cet article que l'impression générale des reporters de l'*Esso-Revue* qui sont allés d'une manifestation à l'autre, en ouvrant

leurs yeux (leurs oreilles !) et leurs objectifs, en interviewant de ci, de là, pour fixer par la photographie... et cette " littérature " les images et les mots qui composent le grand album de famille Esso.

Si nous parlions un peu du temps... Si nous le remerciions ? Dès notre arrivée, et les premiers contacts avec les amis de Port-Jérôme, c'est bien du temps, en effet, dont nous avons parlé ; en regardant le ciel clair et ce soleil généreux qui faisait rougir nos joues, nos fronts et nos nez (et cela « à vue d'œil ») nous nous répétions joyeux « ah ! quel temps, quel temps superbe ! » mais, malgré tout, un peu inquiets, nous ajoutions « pourvu qu'ça dure, c'est tellement rare en Normandie ! »... et quelques généralités sur le surnom bien connu de la ville de Rouen et des alentours suivaient... ! Ainsi commença notre séjour sous le signe... (un mot vient à ma pensée) du beau temps qui fut de la partie (de la garden-party) « all the day ». Nous lui devons d'avoir installé, dès les premiers instants, l'optimisme dans nos propos, la joie dans nos regards, et, dans nos esprits, cette impression d'être en vacances. Au club-house et dans ses jardins, aux mâts ornés de fanions Esso-Sports, c'était la fête, la grande fête du sport et de l'amitié. Beaucoup de monde en toilette claire, beaucoup de beaux enfants brunis, ces beaux enfants de Port-Jérôme qui jouaient à la balançoire, tandis que nous visitions les bâtiments du club-house. Ah ! ce " kleubaouze ", que d'envie dans le regard des parisiens ! Le bar, la chaumière, la salle de ping-pong, tout est parfait et de bon goût ; dehors, la terrasse aux fauteuils blancs, piquée de parasols oranges, accueillera les soirs de printemps et d'été, les rêveurs ou ceux qui aiment à farnienter, après le travail à la raffinerie, en buvant une boisson fraîche. L'impression de chacun sur cette visite du club n'est-elle pas dans cette phrase que nous avons souvent entendu : « Si nous avions le même à Paris ! Vivement Rueil ».





Championnats de tennis et d'escrime, inauguration du club-house, garden-party, acrobaties aériennes et banquet à Etretat ! Quel programme ! C'est du passé aujourd'hui (nul n'ignore les longs délais de fabrication de l'*Esso-Revue*, n'est-ce pas, chers amis de Port-Jérôme et d'ailleurs)... mais ce petit article, malgré son retard à paraître, vous aidera peut-être malgré tout à revivre les belles journées que nous avons passées au cours des championnats de tennis, des tournois d'escrime, de l'inauguration du club-house, de la garden-party et du banquet. Avant toute chose, précisons que nous n'avons pu nous trouver en tous les endroits, ceci pour nous excuser de ne pas donner un compte-rendu précis de chaque match, de chaque tournoi, auprès de nos amis sportifs français et étrangers. Le souvenir « concret » de ces deux jours se retrouvera dans la liste des résultats techniques et il ne faut voir dans cet article que l'impression générale des reporters de l'*Esso-Revue* qui sont allés d'une manifestation à l'autre, en ouvrant leurs yeux (leurs oreilles !) et leurs objectifs, en interviewant de ci, de là, pour fixer par la photographie... et cette " littérature " les images et les mots qui composent le grand album de famille Esso.

Si nous parlions un peu du temps... Si nous le remerciions ? Dès notre arrivée, et les premiers contacts avec les amis de Port-Jérôme, c'est bien du temps, en effet, dont nous avons parlé ; en regardant le ciel clair et ce soleil généreux qui faisait rougir nos joues, nos fronts et nos nez (et cela « à vue d'œil ») nous nous répétions joyeux « ah ! quel temps, quel temps superbe ! » mais, malgré tout, un peu inquiets, nous ajoutions « pourvu qu'ça dure, c'est tellement rare en Normandie ! »... et quelques généralités sur le surnom bien connu de la ville de Rouen et des alentours suivaient... ! Ainsi commença notre séjour sous le signe... (un mot vient à ma pensée) du beau temps qui fut de la partie (de la garden-party) « all the day ». Nous lui devons d'avoir installé, dès les premiers instants, l'optimisme dans nos propos, la joie dans nos regards, et, dans nos esprits, cette impression d'être en vacances. Au club-house et dans ses jardins, aux mâts ornés de fanions Esso-Sports, c'était la fête, la grande fête du sport et de l'amitié. Beaucoup de monde en toilette claire, beaucoup de beaux enfants brunis, ces beaux enfants de Port-Jérôme qui jouaient à la balançoire, tandis que nous visitions les bâtiments du club-house. Ah ! ce " kleubaouze ", que d'envie dans le regard des parisiens ! Le bar, la chaumière, la salle de ping-pong, tout est parfait et de bon goût ; dehors, la terrasse aux fauteuils blancs, piquée de parasols oranges, accueillera les soirs de printemps et d'été, les rêveurs ou ceux qui aiment à farnienter, après le travail à la raffinerie, en buvant une boisson fraîche. L'impression de chacun sur cette visite du club n'est-elle pas dans cette phrase que nous avons souvent entendu : « Si nous avions le même à Paris ! Vivement Rueil ».

Un souvenir émouvant : l'inauguration du club-house détruit par la guerre.

Avant que M. Young ne coupe le symbolique ruban tricolore qui barrait l'entrée du club-house, M. Gotard, puis M. Scheer prononcèrent quelques mots. Se penchant avec émotion sur le passé, le Président Directeur Général se plut à évoquer le souvenir de l'inauguration du premier club-house, qui devait malheureusement être détruit par la guerre ; nous avons pu retrouver une photographie de cette cérémonie et nous avons tenu à la reproduire. M. Scheer dit tout l'espoir qu'il mettait en ces rencontres sportives internationales entre les membres de la grande famille Esso, une famille qui n'a pas de frontières ; il tint également à marquer tout le prix attaché par la S.F.P. à de telles réalisations, qui permettent à ceux qui travaillent ensemble de mieux se connaître et de mieux s'apprécier. Puis M. Young, au milieu des applaudissements, coupa le ruban d'un geste décidé !

Le club-house est très beau, tant pour son agencement que son ameublement et son architecture ; c'est une réalisation digne de la S.F.P., et nos heureux collègues de la Raffinerie peuvent en être fiers.

Fiers aussi de leurs terrains et de leurs joueurs d'escrime ou de tennis, réunis devant nous pour la présentation des équipes. Rappelons à nos lecteurs que les épreuves disputées le samedi 30 juin et le dimanche 1er juillet, se décomposaient comme suit :

Tennis : finale simple et double de la Coupe Port-Jérôme entre les finalistes des équipes suisses, belges et italiennes.

Escrime : challenges R.-B. Young, A. Gotard et R. Guerrier. C'était donc une manifestation d'importance, c'est pourquoi les cérémonies de présentation des équipes ont revêtu ce caractère de solennité au même titre que les cérémonies protocolaires où les joueurs de tous les pays représentés ont écouté au garde-à-vous leur hymne national. Puis, ce fut, sur les terrains du sport, les rencontres...

A partir de cet instant, nous n'avons pu suivre tous les matchs... ! mais nous avons pu apprécier le jeu des uns et des autres ! C'est avec plaisir que nous avons retrouvé Kroll et Chaperon que nous avions vu jouer à Paris, au cours de la finale des championnats de tennis. Ils étaient sans aucun doute nos grands espoirs et ils ne nous ont pas déçus puisque l'un et l'autre ont obtenu les meilleurs résultats et ont su tenir leur rang devant de redoutables adversaires. Kroll, en finale-simple, était opposé au solide joueur de l'équipe italienne Bacigalupo qui doit son étonnante forme physique à un entraînement suivi et (écho de coulisse !) à une sobriété à toute épreuve qui le maintient au niveau des grands joueurs. Dès les premières balles, il sut se faire remarquer, mais Kroll est aussi un excellent joueur et sans doute meilleur tacticien ; il « réfléchit » ses services, ses revers, il n'est pas un " smash " qu'il ne calcule et il a en outre à sa disposition un très bon jeu de jambes. Notre impression sur la bataille qu'il a livrée et gagnée est qu'il a " fatigué " son partenaire ; en termes plus sportifs, il l'a fait courir, il a essouflé Bacigalupo qui, rendons-lui cet hommage, a magnifiquement lutté. Cependant, de son match, les jeunes tennismen peuvent tirer d'utlles enseignements : Bacigalupo est certainement un grand exemple de persévérance, et sa splendide forme physique est à son honneur car il compte malgré tout quelques années de plus que son vainqueur Kroll. Nous félicitons les deux champions très sincèrement. En double, citons les adversaires opposés : Chaperon-Pontet pour la France contre Cadorini-Macor pour l'Italie — les applaudissements des spectateurs ont salué à plusieurs reprises leurs brillants échanges. Le plus spectaculaire des joueurs fut sans doute Chaperon. Ne pensez pas ici à un sentiment de chauvinisme : Chaperon est souple, élégant et puissant à la fois, mais par instants, sa fougue l'emporte et si cet état de choses lui vaut

L'équipe de tennis italienne.

" A la fin de l'envoi, je touche !... "

L'équipe d'escrime d'Esso-Sport.

La présentation des équipes à M. Scheer.

M. Young félicite M. Kroll...

... puis l'excellent joueur italien Bacigalupo.

M. Chaperon reçoit à son tour sa récompense.

quelques maladresses, à d'autres instants, il ne peut que s'en féliciter car il rattrape les balles les plus difficiles au moment même où on les croyait perdues ! Pontet marque bien ses coups, il « appuie » ses mouvements avec force ; ces deux joueurs furent de difficiles adversaires pour Cadorini et Macor qui ont eux aussi cependant de grandes qualités. Macor nous a fait une belle impression mais s'il est aussi agile que Kroll il est plus nerveux et cette nervosité gêne un peu sa précision ; quant à Cadorini, il est de la même envergure que Bacigalupo mais nous croyons toutefois avoir décelé un défaut à sa cuirasse : les balles basses ! Elles lui échappent ! par contre, ses services sont tout particulièrement redoutables.

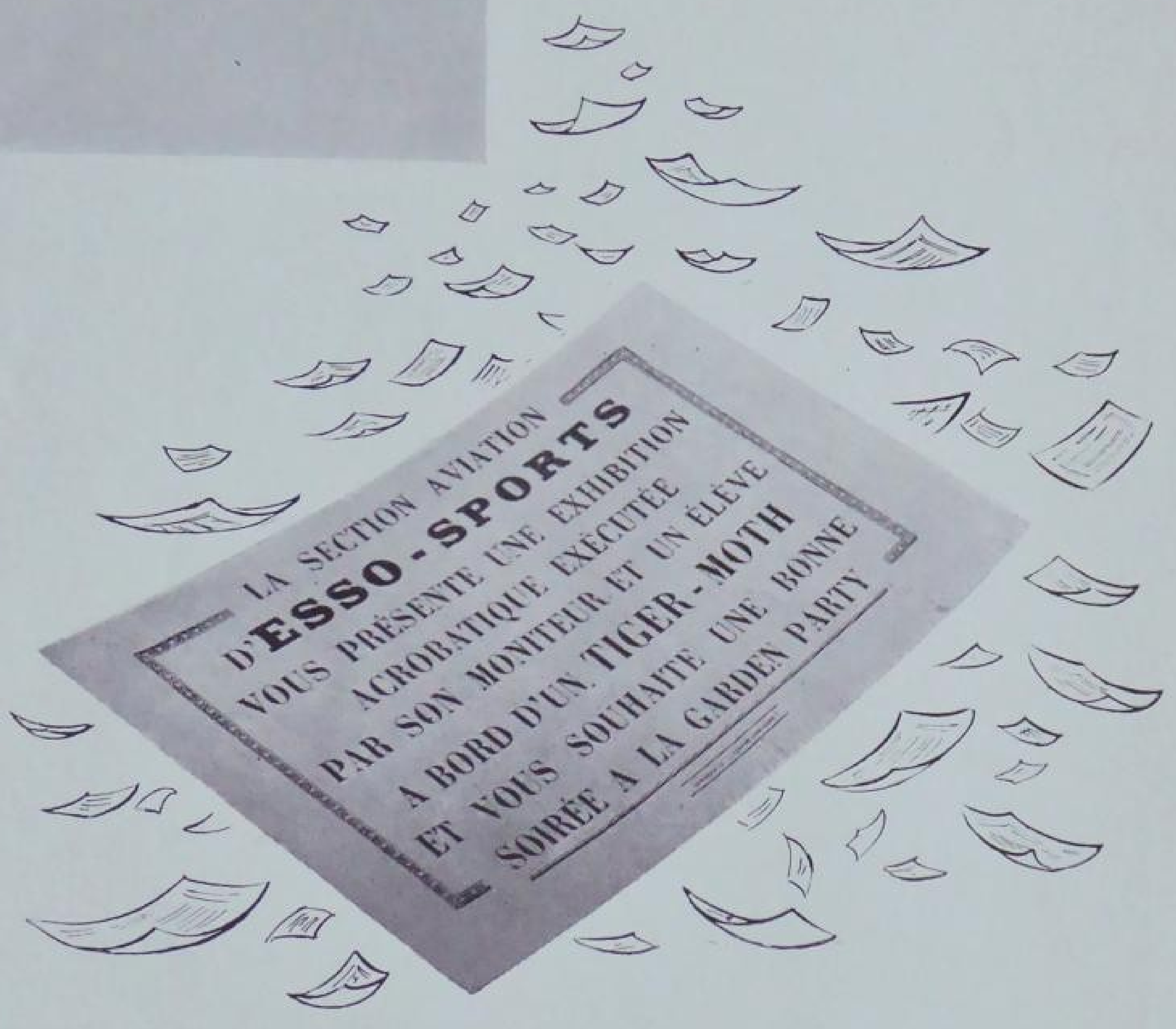
Passons sur les autres courts... un coup d'œil par ci... une photo par là, ce reportage est fait de « flashes » (à notre tour d'employer fièrement des termes techniques, ah, mais !) Bonneville (France) à battu Sturlese (Italie) par 2 sets à 1 ; il le fit avec application, bien décidé à gagner et s'il se laissa impressionner à certains moments, c'est bien parce que Sturlese est redoutable ; leur match, auquel malheureusement nous n'avons pu donner de plus longs instants, nous a semblé dans la meilleure tradition sportive. Nous ne voulons pas clore les chapitres « tennis » de cet article sans rappeler les belles manifestations auxquelles se sont livrées en demi-finale les équipes italiennes, belges, suisses et françaises, puis en finale le Royal Esso-Club de Belgique contre le Sport-Club de Suisse. Tous ont joué avec la plus grande sportivité jointe à la volonté de gagner, c'est dire combien leurs efforts ont donné de résultats spectaculaires.

Les escrimeurs vont sans doute nous reprocher de ne pas leur ouvrir nos colonnes aussi largement qu'à leurs camarades du tennis. Nous nous excusons auprès d'eux, mettant cette lacune au compte de ce don d'ubiquité que nous n'avons malheureusement pas. A l'éloge de ce sport qui est des plus nobles et des plus élégants — on ne le dira

Deux vues du banquet à Etretat.

La cérémonie protocolaire de clôture.

Le Tiger Moth de la Section Aviation du Club Esso-Sports-Port-Jérôme.



jamais assez — nous allons confier une exclamation qui nous échappa : « ... Il y a des moments où l'on aimerait avoir trois mains et un stylo à chaque doigt ! »

Mais, mais..., une cérémonie protocolaire brillamment commencée par le discours charmant et spirituel du Dr Comba nous retient à une autre place M. Young lui succède et nous ne manquons jamais les propos du président du Club Esso-Sports.

Reportons-nous au samedi après-midi — le soleil luit — nos fronts et nos nez sont déjà écarlates lorsque le haut-parleur annonce la présentation dans le ciel clair de la section Aviation du Club Port-Jérôme. Nous avons cru tout d'abord à une plaisanterie, car enfin le meeting d'aviation se déroulait le lendemain, au Bourget, mais nous nous étions trompés et en effet, un « Tiger-Moth » exécutait là-haut... dans le bleu du ciel..., bon nombre d'acrobaties, loopings, vol plané, descente en vrille, très réussies. « Hello » « salut », nous sautions vers lui comme pour serrer la main du pilote ou de l'élève !... les tracts sont tombés en pluie (1) (il fallait bien un peu de pluie dans cette région), ils sont tombés un peu partout... sur la raffinerie, sur la gare, la voie ferrée... (j'en ai trouvé un le lendemain sur une unité de première distillation). Ceci ne diminue en rien l'adresse des « tractistes » ! c'était le vent qui les déviait...

La seconde manifestation, que nous n'avons pas oubliée, est « extra-sportive »... c'est la... la... (soufflez moi !) garden-party, dans les jardins du club-house..., les jardins illuminés ! Nous nous étions installés autour des petites tables pour y déguster le souper froid... nous disons bien souper " froid " car en fait vestes et manteaux n'ont pas tardé à apparaître sur les épaules Esso. Une rondelle de saucisson... un frisson... vite dansons... Une rondelle de valse de Vienne ou si nous pouvons faire ce mauvais mot, un rondeau !... (Vous ne trouvez pas que ces dernières phrases pourraient s'apparenter à une quelconque chanson « existentielle » !) L'orchestre Médinger faisait danser. Il y avait au moins une personne de l'assistance qui n'avait pas froid : le batteur !... Nous craignions à chaque instant qu'il ne passe au travers de l'immense raquette de tennis en contre-plaqué qui se trouvait derrière lui tant il mettait d'ardeur à rythmer sa musique be-bop !...

Saucisson, jambon, vin blanc, tarte aux fraises, danse et attractions — celles-ci très bien mises en scène — tout particulièrement les parodies, que ce soit celle de la valse chaloupée ou de la fanfare du village !... Il est très difficile de présenter un numéro en plein air devant un public disséminé aux quatre coins d'un jardin et les frères Médinger n'en ont que plus de mérite à nous avoir tant amusé. Ils ont recueilli une large part de bravos, ce n'est que justice.

Vers minuit, plus personne n'avait froid, à 1 heure, tout le monde avait chaud ! — c'est dire si cette garden-party fut réussie !

Ce petit retour en arrière n'a pas eu d'autre but que de vous distraire des manifestations sportives : revenons-y de plain-pied... par un grand plongeon du stylo... autour du mât central où se déroule dans la fin de l'après-midi du dimanche la dernière cérémonie protocolaire, les félicitations aux équipes et la remise de la Coupe Port-Jérôme à M. Levatois, le souriant et sympathique capitaine de l'équipe Française de tennis.

Nous reconnaissons, entourant M. Young, la plupart des personnalités présentes : MM. Comba (Esso Standard Italia), Scrocca, président de la Section Tennis Italie, Blondeel, président de la Section Tennis de l'Esso-Belgium, Birchler (Suisse), et pour la France, MM. Ballet, Bailliat, de Billy et Gotard, Aubert (président Club Port-Jérôme). M. Young, en quelques phrases heureuses dit le plaisir qu'il avait éprouvé à voir jouer les différentes équipes qu'il félicite de leur sportivité puis nous écoutons " La Marseillaise " tandis que le drapeau Français est hissé au mât d'honneur.

Banquet à Etretat ! c'était le « clou » de ces deux jours. Banquet au bord de la mer, à la rôtisserie du Golf Hôtel. Auparavant, remise des médailles aux joueurs des différentes équipes suivi d'un apéritif et des excuses du Dr Comba qui regrette vivement de ne pas assister au banquet car il doit repartir pour Paris sans plus tarder et rejoindre son poste à l'Esso Standard Italiana. Que pouvons-nous dire

(1) Trois d'entre-eux, disait-on, donnaient droit à un baptême de l'air.

de ce banquet ? Il s'est déroulé dans l'ambiance d'une grande famille heureuse de se réunir en une petite fête très intime malgré le nombre des invités, c'est dire combien l'esprit de ce soir là fut digne de l'amitié légendaire qui règne entre sportifs. Nous allions écrire : beaucoup de discours !... *mea culpa* ! ce ne furent que de gentilles paroles de remerciements pour tous ceux qui ont concouru à la réussite des deux journées que nous avons passé ensemble et dont nous nous souviendrons longtemps, avec sympathie.

Remerciements pour nos amis Suisses, Belges, Italiens, pour nos amis de Port-Jérôme qui ont sans aucun doute « fait des merveilles », remerciements à tous ceux que nous ne pouvons citer individuellement mais qui gardent en eux la satisfaction d'avoir fait pour le mieux — Des noms ?... Tous !... ceux qui sont sur vos lèvres et ceux auxquels nous pensons !... Mais les intéressés souffriraient dans leur modestie qu'ils se voyaient afficher au tableau d'honneur ! Laissons-leur un mérite anonyme qui n'en est que plus grand.

Nous venons de passer plusieurs pages ensemble et c'est peut-être le tour de l'*Esso-Revue* de s'excuser d'un si long verbiage et de remercier également ceux qui, à Port-Jérôme comme à Etretat ont facilité notre tâche par leur accueil si gentil, nous permettant ainsi de remplir nos colonnes avec d'abondantes nouvelles familiales. Merci.

G. B.

La présentation des équipes d'escrime au président du Club Esso-Sports.

COUPE PORT-JÉROME INTERNATIONALE DE LAWN-TENNIS

à Port-Jérome les 30 juin et 1er juillet 1951

Esso-Sports (France) en battant Esso-Club (Italie) par 3 parties à 0 conserve la Coupe Port-Jérôme.

Résultats Techniques

½ FINALES :

Esso-Club (Italie) bat Sport-Club (Suisse) par 3 victoires à 0.

Esso-Sports (France) bat Royal Esso-Club (Belgique) par 3 victoires à 0.

FINALE DES 3e ET 4e EQUIPES :

Royal Esso-Club (Belgique) bat Sport-Club (Suisse) par 3 victoires à 0.

FINALE DES 1re ET 2e EQUIPES :

Esso-Sports (France) bat Esso-Club (Italie) par 3 victoires à 0.

SIMPLES :

Krell (France) bat Bacigalupo (Italie) par 2 sets à 0.

Bonneville (France) bat Sturlese (Italie) par 2 sets à 1.

DOUBLE :

Chaperon-Pontet (France) battent Cadorini-Macor (Italie) par 2 sets à 0.

C'est au cours du déjeuner qui a réuni le lundi 2 juillet, les membres des Clubs sportifs Esso qui avaient assisté aux journées Port-Jérôme que fut envoyé ce télégramme de remerciements adressé à M. Duvoisin, directeur général de l'Esso-Suisse et fondateur de la coupe de Lawn-Tennis.

DUVOISIN DIRECTEUR GENERAL ESSO ZURICH

COUPE PORTJEROME GAGNEE PAR EQUIPE FRANÇAISE STOP EQUIPES SUISSE

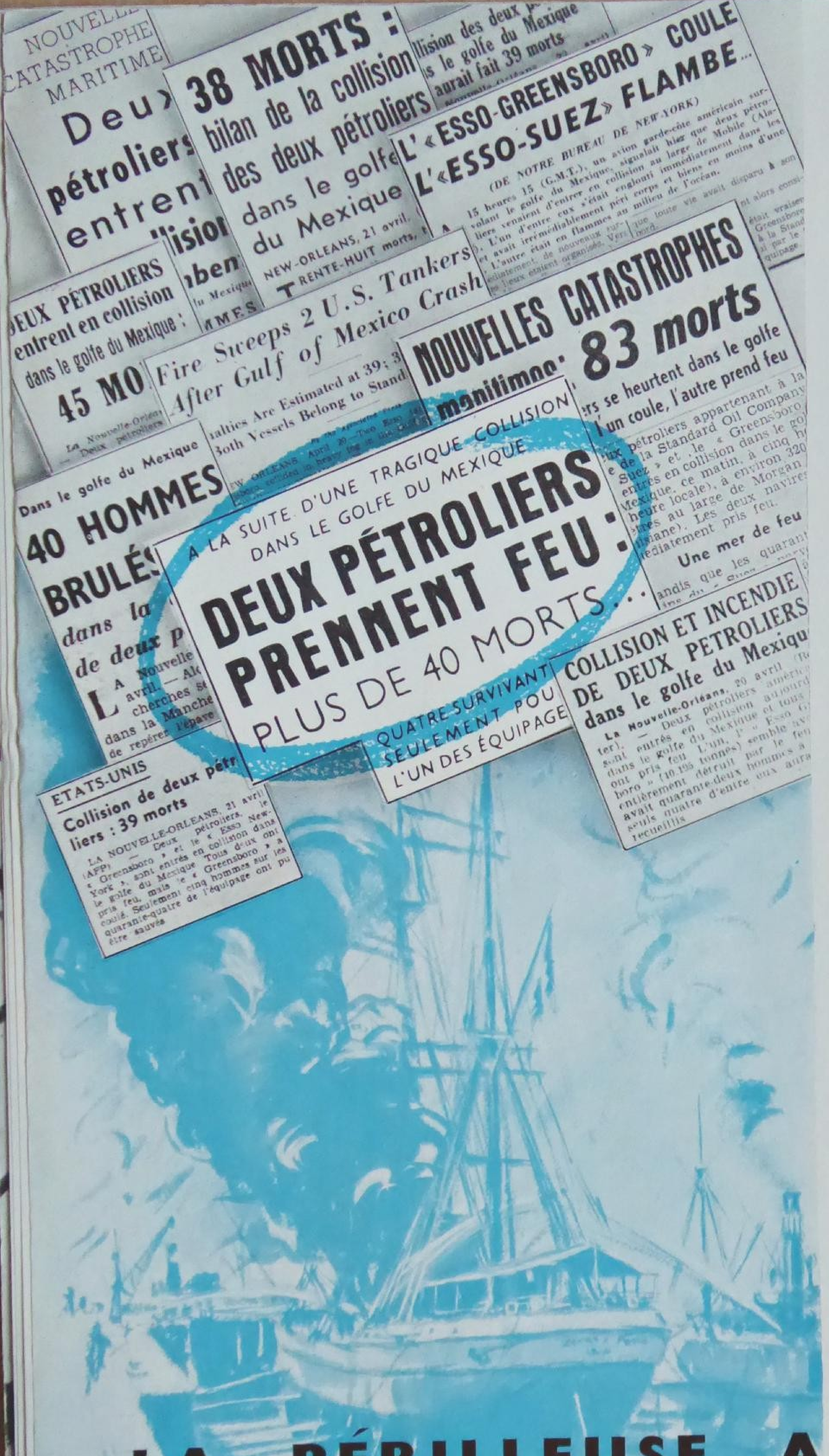
ITALIE FRANCE BELGIQUE VOUS ENVOIENT LEURS PLUS VIVES FELICITATIONS

POUR VOTRE INITIATIVE STOP ESPERONS QUE DE LONGUES ANNÉES ENCORE

VOTRE COUPE POURRA ETRE DISPUTÉE PAR DIFFERENTES NATIONS STOP

AVONS VIVEMENT REGRETTE VOTRE ABSENCE TRES CORDIALEMENT

ESSO SPORTS



LA PÉRILLEUSE AURÉOLE...

Trop souvent, dans l'esprit du public, les images de feu, d'incendie et d'explosion s'associent à l'idée de pétrole : et pourtant... les bateaux pétroliers brûlent-ils plus souvent que les autres ? C'est à cette question que répond ce court article.

Deux pétroliers dans le brouillard s'abordent : l'un d'eux, tanks crevés, prend feu. Et c'est le drame de l' " Esso-Suez " et de l' " Esso-Greensboro ". Un pétrolier, au bassin, saute et s'enflamme : et c'est le drame du " Montallegro "...

Tragédie en mer, tragédie au port. Elles se sont déroulées toutes deux récemment : l'une en avril, l'autre en mars. Et il n'en faut pas davantage pour que réapparaisse la périlleuse auréole qui nimba à leurs débuts, les porteurs d'hydrocarbures !...

Expliquons-nous :

— Les pétroles bruts, comme les produits raffinés, émettent d'importantes quantités de vapeurs, à la température ordinaire. Au-dessus de 0,3 % le mélange de ces vapeurs et de l'air forme un gaz explosif. Ces vapeurs, assez lourdes, stagnent ordinairement dans les fonds des cofferdams, des chambres des pompes, des compartiments des machines. Qu'une étincelle, électrique ou provoquée par un choc, jaillisse à proximité, qu'une escarbille en ignition s'échappe d'une cheminée, et c'est la catastrophe pour le bateau en opération.

On compte aussi... — ... en mars, outre l'italien " Montallegro ", l'italien " Luisa " ; en février l'anglais " Bristish-Valour ", le panaméen " Seatreasure ", le libérien " Atlantic-Duchess " ; en janvier les suédois " Bie " et " Kjell-Billmer ", l'américain " Cerro-Gordo " ; en décembre les norvégiens " Atlantic-Africa " et " Hoegh-Hood "...

Tout cela est fort bien, mais...

Mais regardons un peu ce qui s'est passé pendant les mêmes mois, pour les autres types de navires. Ont été incendiés en décembre : 3, en janvier : 3, en février : 10, en mars : 10, soit un total de 26 bâtiments...

26 charbonniers, bananiers, fruitiers, arachidiers, pinardiers ou autres, contre 10 unités-citernes... Si l'on admet, ce qui n'est pas loin de la vérité, que la flotte pétrolière est sensiblement le tiers de la flotte mondiale, on peut conclure que le tanker offre autant de sécurité, et même un peu plus, que n'importe quel cargo ou paquebot.

Et la proportion se maintient, tant qu'on ne remonte pas jusqu'aux âges héroïques des premiers " voyages d'essence ".

Parce que, bien sûr, autrefois, on ne connaissait point toutes les précautions à prendre. On ne savait pas, par exemple, que l'on ne doit jamais avoir de **chat** à bord d'un tanker... ! Comment, vous l'ignoriez ?... Vous n'avez donc pas entendu parler de " Ville de Dieppe " ? Non ?...

" Ville-de-Dieppe " était le premier voilier-pétrolier français. Gréé en trois mâts barque, il avait été construit en 1888, à Southampton. A chacune de ses traversées il apportait de Philadelphie à Dieppe, plus rarement à La Pallice ou Petit-Quevilly, 1.200 tonnes de pétrole. En 1900, pendant qu'il se trouvait en cale, le feu lui occasionna d'importants dégâts. Eh bien ! on a sérieusement prétendu que le sinistre avait été provoqué par un chat.

Parfaitement, par un chat caressé à rebrousse-poil lors d'un temps lourd et chargé d'électricité ! Les gaz des tanks se seraient enflammés au contact des étincelles tirées de la fourrure de la bête infernale !

Alors, attention, Commandant, n'est-ce pas ? Vérifiez bien qu'il n'y a pas de matou sur votre " T 2 ".

E. B.

Le long des côtes de France, les « feux » — phares, balises et bouées lumineuses après s'être éteints au début de la guerre de 1939 et avoir été en partie détruits au cours des hostilités, sont aujourd'hui tous rallumés. A travers brumes et brouillards, ils montent une garde vigilante et guident chaque année vers notre continent des milliers de navires de tous tonnages et de toutes nationalités. Pour le navigateur, ce sont les premiers signaux de notre vieille Europe, dont la France, a-t-on dit, est le veilleur maritime.

Phares de France

Phare de Cordouan (Gironde). Le plus ancien des phares de France ; construit en 1610, restauré en 1789 et en 1854, c'était à l'origine une tour sur laquelle on faisait des feux de bois pour guider la nuit le navigateur. Ce système de signalisation demeura en vigueur jusque vers 1770, date à laquelle des appareils paraboliques alimentés en huile de colza furent installés le long de nos côtes.

Bien qu'aujourd'hui l'électricité tende à devenir la source lumineuse la plus répandue, le pétrole joue toujours un rôle important dans l'alimentation des « feux ». Il demeure également d'une grande utilité dans les phares électriques, pour le fonctionnement des lampes de secours et des groupes électrogènes.

La répartition des 645 feux sur supports fixes installés le long des côtes de la France métropolitaine était au 1er janvier 1951, la suivante : feux à arcs électriques : 3 ; à incandescence électrique : 342 ; à vapeur de pétrole : 80 ; au pétrole : 45 ; à gaz : 175.

Les arcs électriques sont de moins en moins utilisés car, s'ils permettent une brillance considérable, ils demandent une grande surveillance que la chaleur dégagée rend très pénible pour les gardiens. Par contre, le nombre de feux dont la source lumineuse est constituée par une lampe à incandescence est en progression constante. L'intensité des lampes, les plus courantes varie entre 1,5 et 3 kilowatts. Elles constituent, grâce à l'utilisation de filaments suffisamment concentrés, de bons foyers optiques. Un des avantages de l'électricité est de permettre d'accroître la puissance du phare et de limiter l'encombrement des instruments optiques dont la distance focale est alors réduite à un maximum de 0 m. 50 alors que, pour obtenir de fortes puissances avec des phares à pétrole, il faut des optiques de 1 m. 30 et plus de distance focale, ce qui nécessite des tours de grand diamètre. L'électricité a également l'avantage, pour les balises et feux secondaires, de fournir des lumières qui se détachent facilement de celles des agglomérations voisines.

Mais le pétrole demeure l'unique source d'alimentation des feux isolés en mer. Il était autrefois utilisé directement dans des lampes à mèches concentriques, mais aujourd'hui sa combustion se fait indirectement en maintenant l'incandescence d'un manchon spécial. Cette combustion est obtenue par un mélange air-pétrole réalisé sous pression. Le butane et le propane sont aussi largement utilisés, tant pour les feux à supports fixes que pour les bouées lumineuses. Certaines conditions climatiques peuvent toutefois en limiter l'usage, le butane ne pouvant s'employer dans des zones où la température peut descendre au-dessous de 10 degrés.

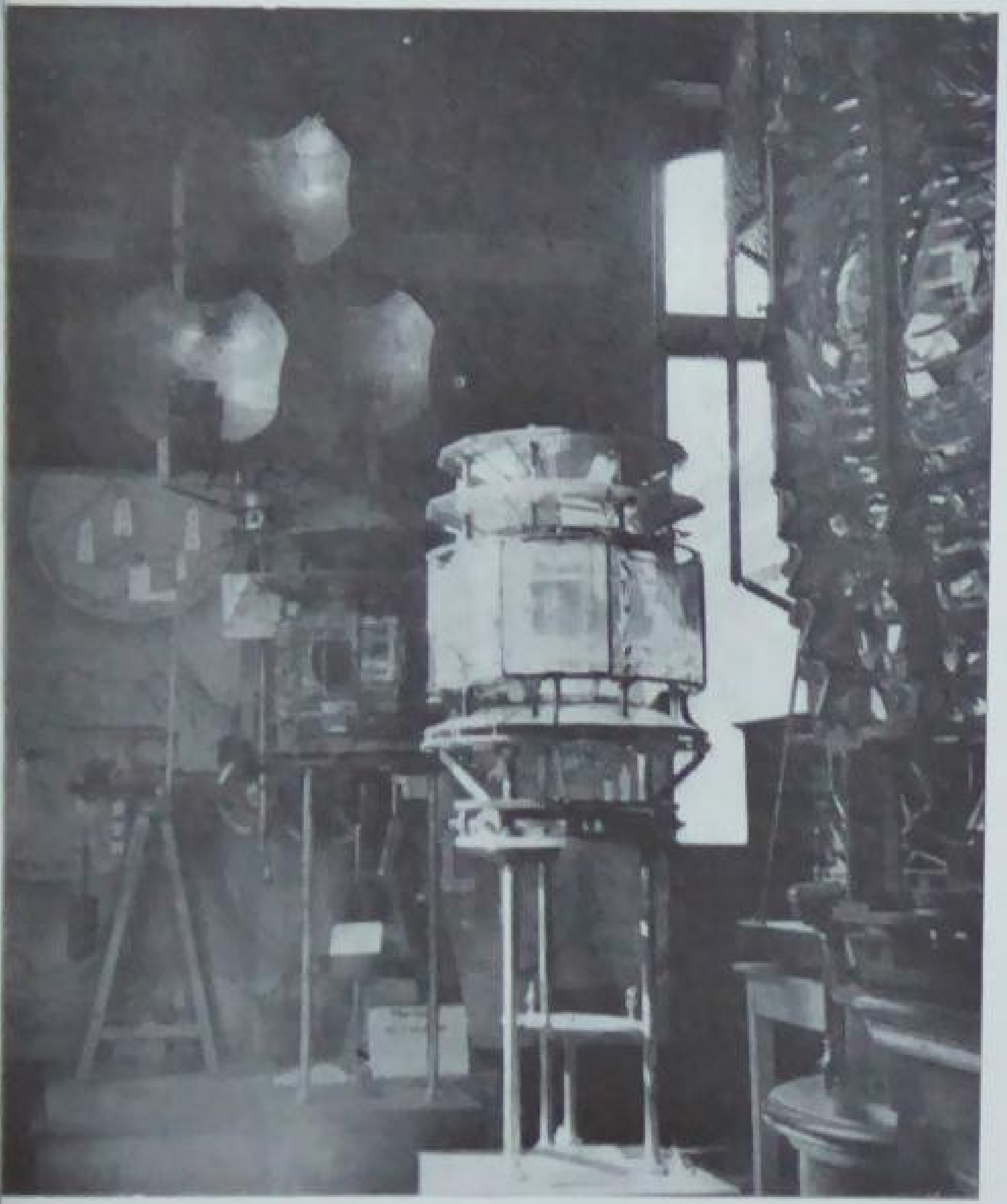
Quelle que soit la nature du combustible, l'allumage et l'extinction des feux soulèvent certains problèmes, sauf, toutefois, pour les bouées qui sont allumées nuit et jour. Pour les signaux sans gardien, il a fallu mettre au point des « économiseurs », sortes d'horloges qui régissent mécaniquement la mise en marche et l'extinction des feux et qui sont réglées périodiquement suivant la « durée » du jour.

Il existe également d'autres types d'économiseurs, tels que les valves solaires à dilatation utilisées pour commander les feux au gaz, et les valves photoélectriques, mais leur utilisation présente un certain nombre d'inconvénients techniques et le nombre de valves solaires ou photoélectriques en service est actuellement en diminution.

La sécurité des phares est également assurée par la mise en place de tout un dispositif particulier. Les risques d'incendies dans les phares fonctionnant au pétrole, susceptibles d'avoir des consé-

Dans cet appareil se réalise le mélange sous pression air-pétrole, qui porte à incandescence un manchon à la partie supérieure du brûleur.

Au Musée des Phares et Balises, ces optiques, après de longs services en mer, ne renvoient plus que les rayons du soleil qui leur donnent un nouvel éclat.



Quelques feux historiques : au fond, un appareil pour feu tournant, avec réverbères sphériques en cuivre (1772). Devant : un des premiers optiques à feu fixe avec réflecteur de forme sphérique. Au premier plan : un appareil lenticulaire réalisé par Fresnel en 1825.

quences les plus fâcheuses sur les optiques, sont aujourd'hui totalement supprimés grâce à l'utilisation de valves fusibles, invention spécifiquement française puisqu'elle est l'œuvre des services des Phares et Balises. Lorsqu'un incendie se déclare et que la flamme atteint une hauteur de 70 cm., un fusible coupe l'alimentation en air comprimé ; les vapeurs de pétrole n'étant plus chassées vers le brûleur, le feu s'éteint instantanément. Le gardien met alors en place la lampe de secours et le phare continue à briller, d'un éclat cependant moindre, pendant toute la durée de la réparation de l'installation. Dans les phares électriques, un dispositif annonce par une sonnerie les anomalies qui peuvent se produire et coupe le courant. Pendant que le gardien met en marche le « groupe » de secours, un fanal branché sur une batterie permet la soudure. Et si la mauvaise fortune veut que le groupe lui-même tombe en panne, il y a toujours la vieille lampe Aladin que le gardien peut sortir du placard « aux vieilles lunes ». Aussi, les risques de panne complète sont-ils aujourd'hui pratiquement nuls.

Augustin Fresnel (1788-1827).

C'est le physicien Augustin Fresnel qui a fait réaliser, au début du siècle dernier, des progrès décisifs à la technique des instruments optiques. Fresnel s'était déjà fait remarquer par des travaux de valeur sur la théorie ondulatoire, la double réfraction et la polarisation circulaire lorsque Arago, membre de la Commission des Phares en fit, en 1819, son adjoint. Jusqu'alors les phares n'étaient pourvus que de réflecteurs paraboliques dont la forme était analogue à celle des phares de nos voitures. C'était là un dispositif lourd, peu maniable et à la puissance limitée. Fresnel eut l'idée de lui substituer des lentilles. D'après un principe physique bien établi, en plaçant une source lumineuse au foyer d'une lentille, celle-ci réfléchit à l'infini, en faisceaux parallèles, les rayons qu'elle reçoit. Mais Fresnel se heurta à un double inconvénient : d'une part, les grandes dimensions qu'il fallait donner à ces lentilles nécessitaient l'utilisation de verre épais qui absorbaient une partie de la lumière, et d'autre part, la chaleur d'une source lumineuse très vive ne tardait pas à devenir fatale à la lentille. Pour pallier cet état de choses, Fresnel reprenant une idée que Buffon avait déjà conçue mais qu'il n'avait pu réaliser, imagina un dispositif à anneaux, formé de zones concentriques appartenant à des lentilles fictives ayant toutes le même foyer. L'ensemble de « ces pièces détachées » forme un tout unique dont l'effet optique équivaut à celui qu'atteindrait une lentille de fortes dimensions. C'est sur ce principe que, depuis les travaux de Fresnel, sont construites toutes les optiques de phares.

Phare de la Coubre (Charente-Maritime).

Les feux ont leur langage, un langage international strictement codifié et, dans le dialogue sans fin qu'ils échangent avec le navigateur, chaque occultation et chaque couleur ont un sens précis. Certains feux, à éclats tournants, n'éclairent qu'un ou plusieurs secteurs de l'horizon au même moment, d'autres dits « d'horizon » peuvent être rythmés par extinctions périodiques de la source lumineuse ou par rotation d'écrans opaques autour de cette source ; d'autres encore, appelés feux de position, n'éclairent qu'une seule direction et sont utilisés, par exemple, pour indiquer l'entrée d'un chenal. Certains phares, enfin, sont combinés et lorsque le navigateur les voit alignés sur une même verticale, il sait qu'il suit la bonne route pour franchir le cap difficile.

La portée des phares qui peut atteindre de fortes distances est fonction, naturellement, de l'importance de l'optique et de la puissance de la source lumineuse, mais elle dépend également de la hauteur du navire, ainsi que du parallélisme du faisceau et de l'absorption atmosphérique, surtout en temps de brume. Toutefois, une certaine divergence est nécessaire pour permettre de recueillir avec précision les éclairs qu'émettent certains feux, car l'angle formé par les rayons doit être tel que l'observateur les perçoive pendant quatre dixièmes de seconde au maximum. D'autre part, les phares puissants de « grand atterrissage » sont munis de panneaux de prismes qui dévient vers le ciel une petite partie du « pinceau » lumineux afin de le rendre visible aux avions.

Phares et balises ne furent nullement épargnés pendant la guerre. Beaucoup furent détruits au cours des combats, plus encore au moment de la Libération où les Allemands exercèrent de terribles ravages, minant et faisant sauter les tours, sabotant les machineries, détruisant des dépôts d'optiques. Quelques chiffres indiqueront l'étendue de la destruction et l'ampleur de la tâche qui attendait les services des Phares et Balises à la fin des hostilités : la guerre venait de nous coûter 135 phares sur 650, totalisant 1.740 mètres de hauteur, 147 équipements optiques sur 659, 35 signaux sonores sur 62, 23 radiophares sur 28, 9 bateaux-balises sur 13, 4 bateaux-feux sur 5. Il fallut tout d'abord parer au plus pressé et ce n'était guère un problème facile de déterminer celles des réparations et des reconstructions qui étaient les plus urgentes. Des feux de petite et moyenne portée furent installés sur des hauteurs naturelles ou sur des tours décapitées. A partir de décembre 1944, une centaine de phares furent rétablis chaque trimestre, en dépit de toutes les difficultés que posait l'alimentation de ces feux : les réseaux électriques côtiers se rétablissaient lentement et donnaient un courant très irrégulier, les groupes électrogènes et les batteries de secours étaient en nombre insuffisant, le gaz naturel des puits du sud-ouest était d'une utilisation difficile par suite de la pénurie des bouteilles ; quant au pétrole lampant, son approvisionnement était des plus précaires.

Surmontant ces handicaps et désireux de profiter de la reconstruction pour moderniser l'équipement, les services des Phares et Balises appliquèrent un programme hardi d'un montant global d'une

Phare d'Ault (Somme). Reconstruit en 1949.

Phare de la Jument (Finistère). Haut de 42 mètres, sa puissance de 32.000 bougies lui permet une portée de 19 milles marins par temps clair.

PHARES ISOLÉS EN MER ET ALIMENTÉS AU PÉTROLE

Tous ces feux sont éclairés au pétrole à l'incandescence à l'exception toutefois de celui de l'Ile Noire, qui est au propane.

MANCHE

La Hague

ILLE-ET-VILAINE

Pierre de Herpin
Grand Jardin

CÔTES-DU-NORD

Le Grand Léjon
Les Roches Douvres
Les Héaux de Bréhat
Les Sept Iles
Les Triagoz

FINISTÈRE

L'Ile Noire
L'Ile Louet
L'Ile Vierge
Kéréon
La Jument
Le Four
Les Pierres Noires
Armen
La Vieille
L'Ile aux Moutons
Penfret

MORBIHAN

La Teignouse
Les Cardinaux

LOIRE-INFÉRIEURE

Le Four
La Banche
Le Grand Charpentier

VENDÉE

Le Pilier
Les Barges

CHARENTE-MARITIME

Chauveau
L'Ile d'Aix

GIRONDE

Cordouan

HÉRAULT

Brescou

VAR

Le Grand Rouveau
Le Grand Ribaud
Le Titan

CORSE

Le Giraglia
Les Sanguinaires
Lavezzi

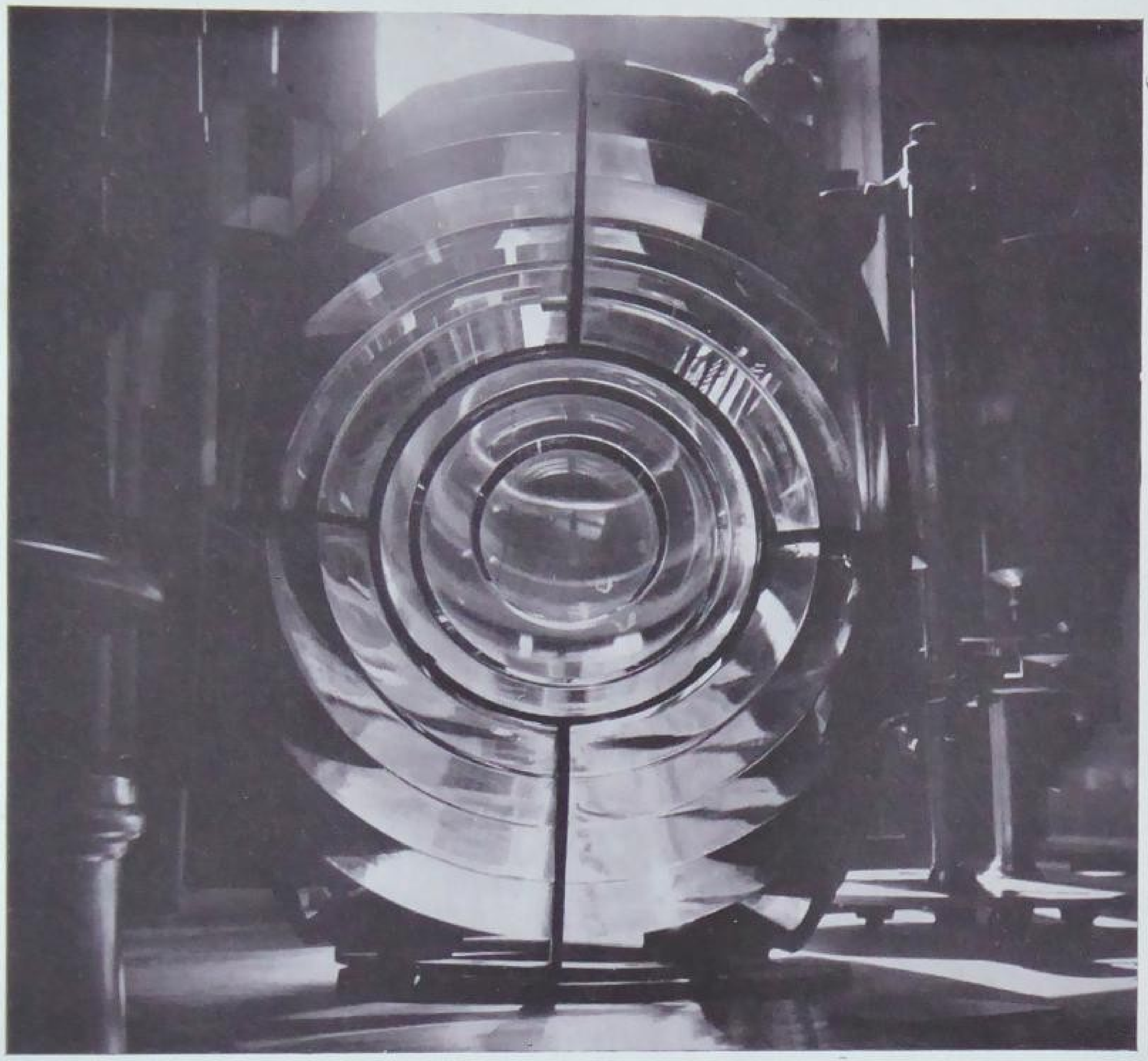
dizaine de milliards de francs. Soulignons qu'en plus de leur tâche de reconstruction et de modernisation, ces services s'attachent depuis fin 1949 à réaliser tout un plan de modernisation et de coordination des installations de la France métropolitaine et de l'Union française, la signalisation des côtes des territoires d'Outre-mer dépendant maintenant de la Direction Centrale de Paris.

Outre les nombreux perfectionnements apportés aux optiques lors des travaux de reconstruction, les ingénieurs, aidés d'architectes, se sont efforcés d'harmoniser la ligne des phares avec le paysage dans lequel ils prennent place, compte tenu des disponibilités locales en matériaux et du style traditionnel de la région. Ainsi le phare du Cap Fréhel, en Bretagne, que les Allemands avaient détruit en 1944, a été rebâti dans un style de tour fortifiée qui s'accorde avec la grandiose majesté du décor de son promontoire.

La visibilité des tours, élément très important en plein jour, a été accrue par l'utilisation de matériaux de parement colorés (briques rouges, ciment blanc) destinés à réaliser un contraste de couleurs qui était autrefois obtenu par des applications de peinture, procédé onéreux et relativement peu durable.

Il a fallu aussi renflouer et reconstruire la flottille de ravitailleurs (1) qui assurent la relève des gardiens des phares isolés et veillent au maintien des réserves et des stocks de pétrole. Ces bâtiments, conçus pour effectuer ces difficiles missions, sont pourvus de coques spécialement profilées et particulièrement solides pour résister aux frictions et chocs contre les rochers et les quais. Les opérations d'accostage sont souvent très délicates et il faut souvent avoir recours à un « va-et-vient », filin lancé entre le phare et l'embarcation pour transporter hommes et matériel. Les bateaux ravitailleurs sont également chargés de surveiller le balisage des côtes qu'ils parcourent sans cesse, renouvelant la charge de gaz ou de carburant des bouées, remplaçant des manchons, réparant des pylones et s'assurant que les feux ne s'éteignent jamais.

Le personnel n'a pas été oublié non plus dans le programme de reconstruction et de modernisation et aucun effort n'a été épargné pour rendre son existence plus souriante et plus confortable. Cependant pour les gardiens de phares isolés en mer, la vie, en dépit des améliorations techniques, est monotone et rude. Isolés du monde vingt jours par mois, en période normale, et parfois deux mois et plus en cas de tempête, ces gardiens connaissent une existence de solitaires et de reclus.



Au Musée des Phares et Balises. Effet de lumière sur une optique de 0 m. 25 de distance focale.

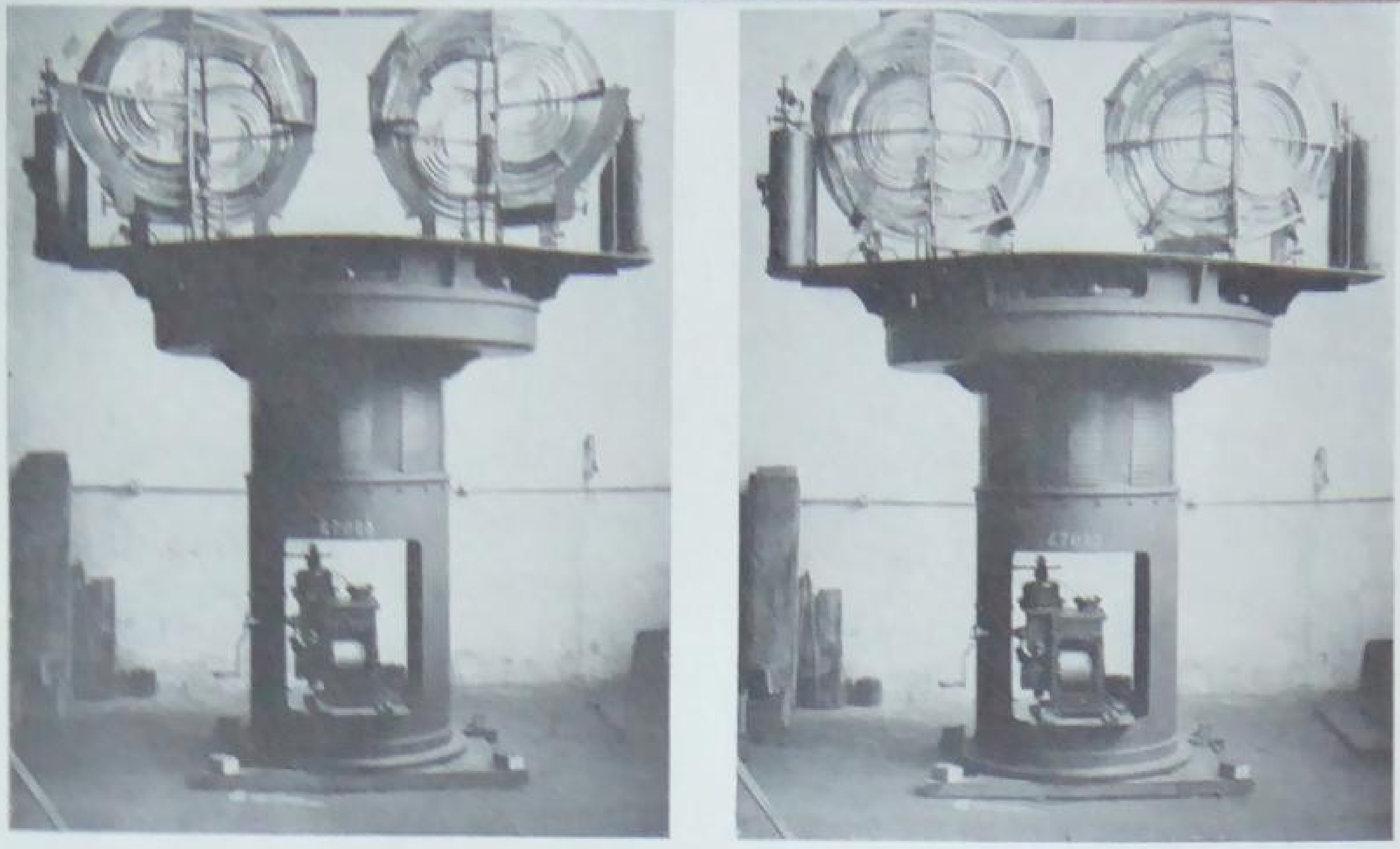
De nombreux récits ont relaté les drames qui se sont déroulés dans ces phares accrochés à quelque rocher et se dressant seuls au milieu de l'océan. Là, des hommes perdus dans la tempête et coupés de toutes relations avec le monde extérieur bravent chaque hiver, à chaque tempête, les assauts des vagues, demeurant des jours sans être ravitaillés et sans pouvoir évacuer leurs blessés ou malades, tandis que le pavillon noir de détresse flotte en haut du phare et que les lames s'abattent sur la tour, en la faisant osciller sur sa base.

Dans le langage des gardiens de Bretagne — où sont concentrés la plupart des grands feux — les phares sont surnommés « paradis », « purgatoire » et « enfer », suivant leur isolement ou leur confort. Les jeunes gardiens commencent en général leur carrière dans les « enfers » après avoir satisfait aux épreuves de recrutement et avoir prouvé, suivant les termes du règlement administratif, qu'ils ont « une grande aisance dans le mouvement des jambes et des bras », et qu'ils sont aptes « à gravir facilement les barreaux d'une échelle verticale en portant un fardeau et à lever un objet pondéreux au-dessus de la tête ». Ce sont là des qualités qu'il est en effet bien essentiel de posséder et d'entretenir. A ces qualités, il faut aussi ajouter celles, plus particulières, de mécanicien, d'électricien, de pétrolier, et de maîtresse de maison car les gardiens de phare doivent savoir accommoder au mieux les conserves, varier le plus possible les menus, « tenir » leur couchette, leur mess et, dans les installations les plus modernes, la salle de douches et le chauffage central...

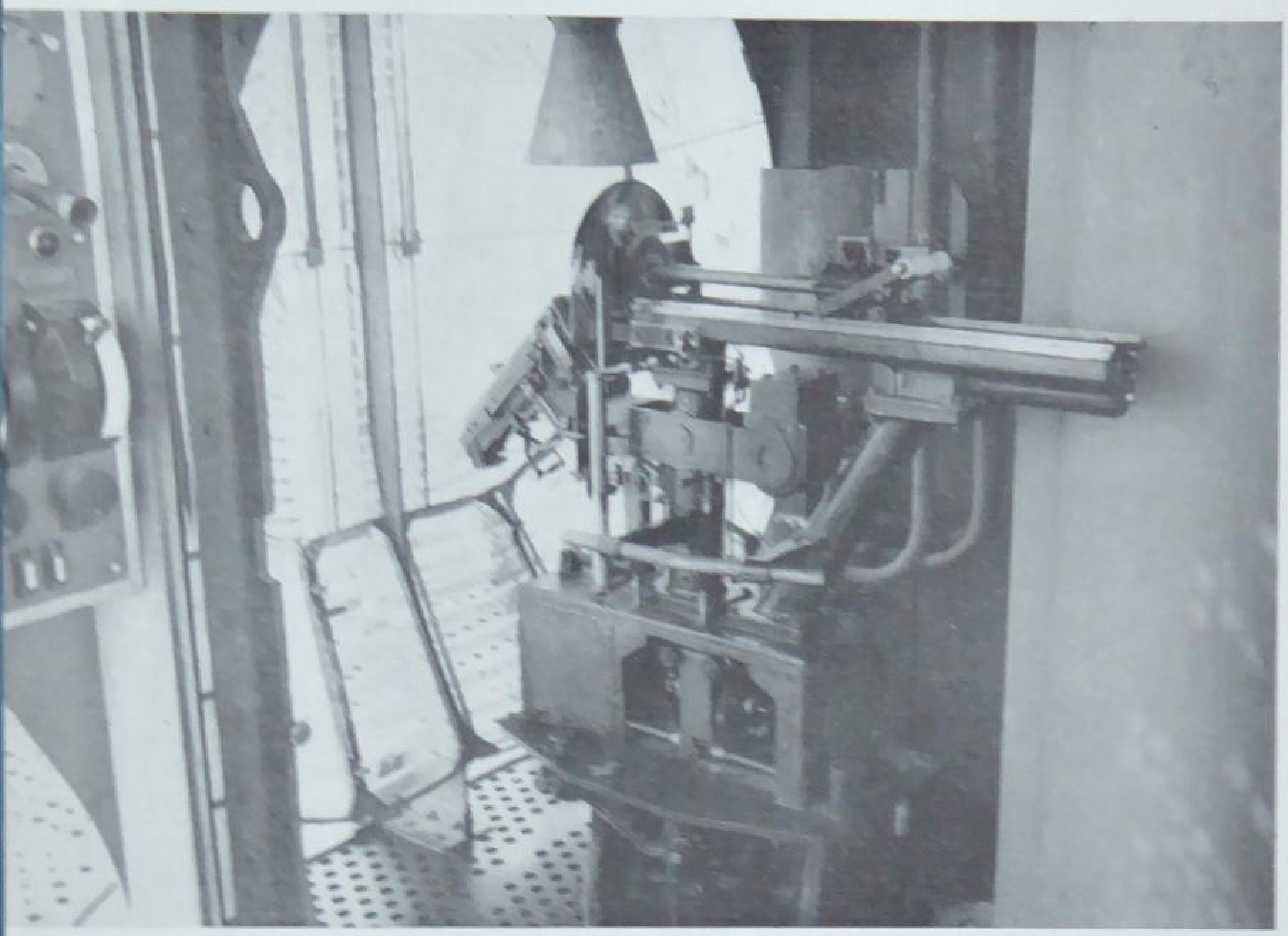
Tous les gardiens cependant ne connaissent pas la vie « d'enfer ». La plupart des phares sont établis sur la terre ferme et beaucoup goûtent aux paisibles occupations du « paradis ». Ils ont une existence à peu près semblable à celle du garde-barrière de lignes de chemin de fer. Ils veillent à l'entretien des feux, les allument et les éteignent et, le reste du temps, s'occupent à cultiver bien sagement le lopin de terre qui entoure leur habitation souvent coquette, sur lequel ils essaient de faire pousser fruits et légumes, si toutefois la mer permet à la végétation de croître.

Dans un avenir plus ou moins proche l'enfer même ne sera peut-être plus qu'un souvenir, qu'évoqueront sans doute nostalgiquement les anciens, car des robots télécommandés de la terre ferme seront appelés à relever les gardiens dans les phares isolés. Ces robots, dont certains sont déjà en service, permettent d'allumer et d'éteindre le feu, d'actionner une installation de secours en cas d'avarie,

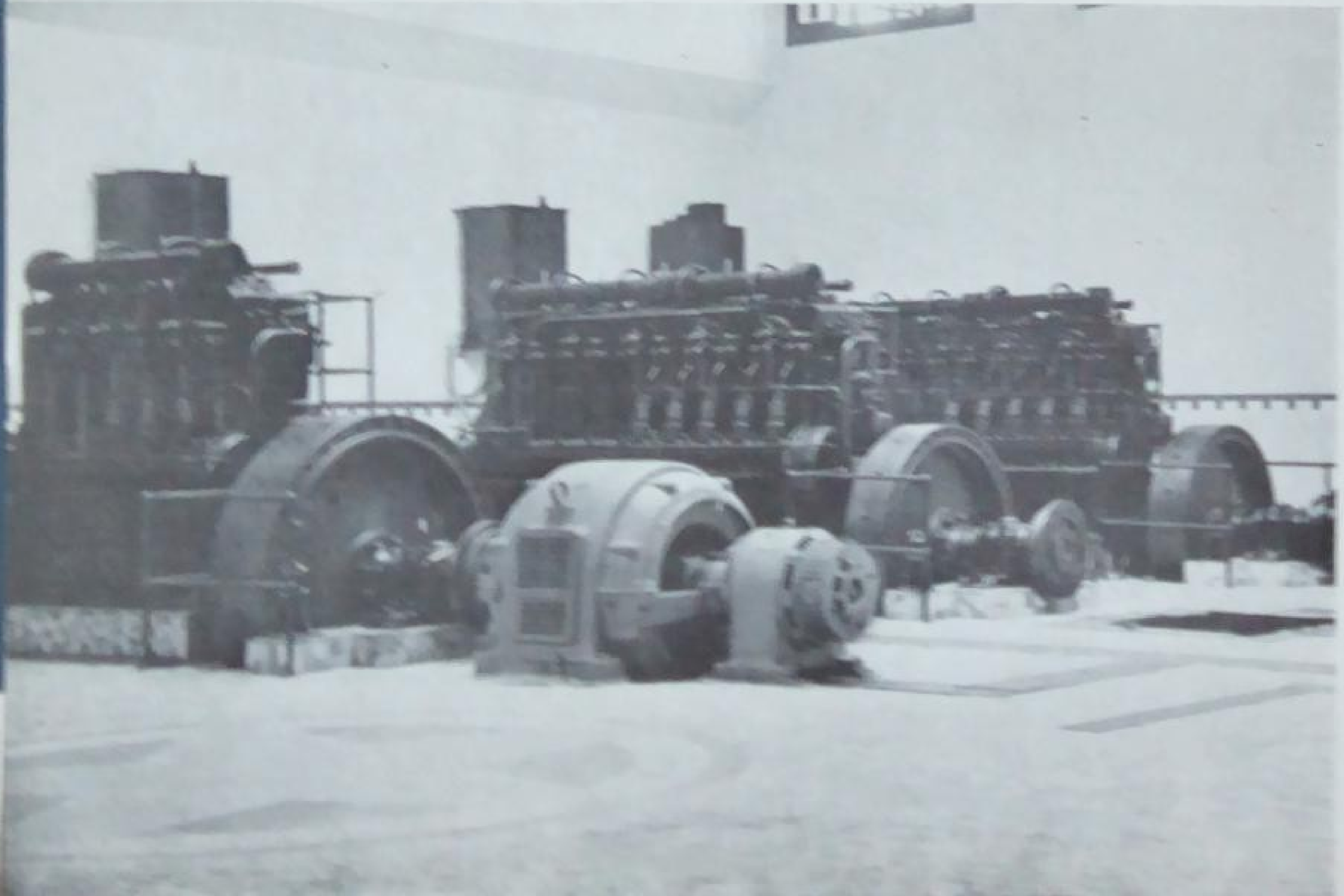
(1) Cette flotille comprenait au 1er janvier 1951 : 9 baliseurs, 5 baliseurs auxiliaires, 6 bateaux de travaux et 31 embarcations diverses.



Phare du Grand Jardin (Ille-et-Vilaine). A l'intérieur, le brûleur porte le manchon à incandescence. Le mélange air-pétrole s'effectue dans les appareils fixes de chaque côté des optiques.



Phare de Creach (Finistère). ▲ 500 millions de bougies. — Groupes électrogènes. ▼



de mettre en marche la sirène ou le canon de brume, etc... sans aucune intervention directe de l'homme.

Il existe déjà un phare robot à Nividic, dans l'île d'Ouessant, point particulièrement dangereux que connaissent bien tous les navigateurs, à proximité du phare géant de Créach, le plus puissant de France avec ses 500.000.000 de bougies. A Nividic, le phare est relié à la station côtière de Pern par deux câbles aériens dont la pose sur une côte exposée à de redoutables tempêtes a été une véritable prouesse technique. Par un simple jeu de manettes et de leviers, le gardien de Pern peut régler Nividic à distance, plus facilement et plus sûrement que s'il veillait à bord du phare.

OUTRE les feux, le système de signalisation des côtes comprend tout un ensemble de dispositifs allant des « *amers* » (maisons, clochers, arbres, etc..., servant de repères aux navigateurs) aux « radiophares ». De jour, la signalisation est assurée par des engins fixes ou flottants — bouées et balises — qui, par leur couleur et la forme de leurs « voyants » (1) guident la course du navire. Certaines bouées sont munies d'une cloche ou d'un sifflet, et d'autres sont rendues visibles la nuit par un feu. Notons aussi qu'en temps de brume un certain nombre de signaux sonores sont mis en action, tels que les cloches que fait fonctionner un moteur à poids, les trompettes à anche et les diaphones alimentés à l'air comprimé.

Quant à la radiosignalisation, elle est réalisée sur les côtes de France et des territoires de l'Union Française par des radiophares, des radioalignements et divers équipements de radar. Il y a actuellement 21 radiophares en France et 3 en Algérie. Lorsque le programme de reconstruction en cours sera terminé, ce nombre sera porté à 38 pour la France métropolitaine, 8 pour l'Algérie, 3 pour la Tunisie et 5 pour le Maroc. L'équipement de radiophares à Dakar et à Madagascar est également prévu.

Les radiophares maritimes sont des postes émetteurs de T.S.F. qui envoient des signaux électriques, et dont le bateau peut trouver la direction au moyen de son radiogoniomètre, appareil récepteur à cadre tournant. Lorsque le cadre est orienté dans la direction du radiophare, les signaux sont perçus avec le maximum d'intensité, lorsque le cadre est orienté dans la direction perpendiculaire, on observe au contraire un minimum d'audition ou même un silence total. Un relèvement pris à un moment donné indique au navire une ligne droite sur laquelle il se trouve. En prenant deux ou trois relèvements, un bateau peut connaître sa position exacte.

(1) Voyant : tête conique, ronde ou cylindrique caractérisant la bouée ou la balise.

Dans l'organisation actuelle en Europe, les radiophares fonctionnent par groupes de trois, émettant sur la même fréquence. En France, la composition de toutes les émissions est uniforme. Chaque poste fonctionne pendant deux minutes et observe ensuite quatre minutes de silence, les émissions de trois radiophares d'un même groupe étant décalées de deux en deux minutes. Le fonctionnement, entièrement automatique, est commandé par des horloges électriques, évitant ainsi toute intervention du gardien.

Les portées des radiophares, qui sont fixées par des conventions établies par l'Union Internationale des Télécommunications, varient de 20 milles pour les radiophares destinés à faciliter l'entrée des ports à 200 milles pour les radiophares de « grand atterrissage ».

Quant au radar, auquel nous avons déjà consacré une étude dans un précédent numéro (1), son utilisation a été étendue à des baliseurs, remorqueurs et vedettes qui, actuellement au nombre de 9, sont chargés de convoyer des bateaux dans les passages particulièrement difficiles et à l'entrée des ports. D'autre part, en vue d'aider la navigation des bâtiments équipés au radar, des *cornets réflecteurs*, sortes de miroirs destinés à intensifier les échos du radar, ont été installés sur des bouées à l'estuaire de la Gironde et de la Seine, ainsi qu'au large de Dunkerque. Dans quelque temps, on prévoit également que la Seine, la Loire et la Garonne seront balisées au moyen de *Raymarks* et de *Racons*, dont dix ont été commandés aux Etats-Unis. Les Raymarks sont des balises munies d'émetteurs qui envoient en permanence des ondes ; celles-ci, recueillies sur l'écran du navire, donnent une raie lumineuse permettant de déterminer leur gisement ; quant aux Racons, ce sont des appareils qui captent les émissions de radar des navires, auxquels ils répondent automatiquement.

Jusqu'à présent, seuls les paquebots et les grands cargos sont munis d'appareils de radar. Leur prix élevé rend encore prohibitive leur utilisation à bord des bâtiments de moindre importance. Mais il n'est pas exclu que le progrès de la technique permette un jour à tous les navires, et même aux bateaux de faible tonnage, de se diriger infailliblement jusqu'au port, à travers brume, tempêtes et écueils, grâce à la sûreté et à la précision des radars et autres dispositifs radioélectriques, tout comme le fait du reste déjà le pilote de l'avion.

Mais cette perspective, si elle doit se réaliser, n'est pas pour demain, ni peut-être même pour après-demain. Pendant longtemps encore les loups de mer continueront à se guider sur le feu de la côte et sur le mugissement de la sirène, et pendant longtemps encore des phares solitaires alimentés au pétrole veilleront au large des côtes à la sécurité des marins.

(1) (Voir notre numéro de janvier 1951).

Débarquement de la vedette " Ouessantine " au phare de la Jument (Finistère).

PHARES LES PLUS PUISSANTS

Département	Phare	Puissance en bougies
PAS-DE-CALAIS	*Gris Nez*	20 à 30.000.000
SEINE-INFÉRIEURE	*Antifer*	10.000.000
MANCHE	*Gatteville*	20.000.000
FINISTÈRE	*Créach*	500.000.000
MORBIHAN	*Belle Ile*	15 à 25.000.000
VENDÉE	*Ile d'Yeu*	10 à 15.000.000
CHARENTE-INFÉRIEURE	*La Coubre*	20 à 30.000.000
BOUCHES-DU-RHONE	*Planier*	20.000.000

PHARES LES PLUS ANCIENS

GIRONDE	*Cordouan*	construit en 1610 restauré en 1789
CHARENTE MARITIME	*Les Baleines*	construit en 1679
MANCHE	*Barfleur*	construit en 1775

Les Breguets deux ponts.

Le Nord 2501.

Au Bourget
FÊTE AÉRIENNE

L'Armagnac

Bien avant l'heure prévue pour le début de la manifestation, d'innombrables spectateurs emplissaient déjà les diverses enceintes aménagées sur l'aéroport du Bourget, le long de la grande piste Nord-Sud et des terrasses de l'aérogare. Un brillant soleil, trop rare cette année, devait, tout au long de l'après-midi, favoriser de sa présence le public et les organisateurs.

Après la démonstration « hors programme » d'un planeur d'acrobatie — qui devait faire patienter un peu les spectateurs — la présentation proprement dite commença par le vol de deux planeurs Emouchet, équipés sous chaque aile de groupes de petits pulso-réacteurs construits par la S.N.E.C.M.A. et appelés « escopettes ». Ces escopettes, dérivées des facheusement célèbres V 1 allemandes sont des tubes en acier de 2 m. 85 de longueur sur 15 cm. de diamètre. Avec 20 litres de combustible, on peut « grimper » un planeur à 800 mètres.

Faisant suite aux impressionnants vols en rase-motte de ces curieux engins expérimentaux, c'est une succession d'avions de tourisme ou d'avions école qui nous est présentée. Parmi ceux-ci, le triplace Fokker S 11 et le Morane Saulnier 733 sont particulièrement remarqués pour leur maniabilité. Les fameux Cyclope, des Etablissements Fouga, décollent en souplesse grâce à leurs petits réacteurs Turboméca et enchantent littéralement les spectateurs par l'aisance de leurs évolutions. (Voir *Esso-Revue* nº 40, page 21.)

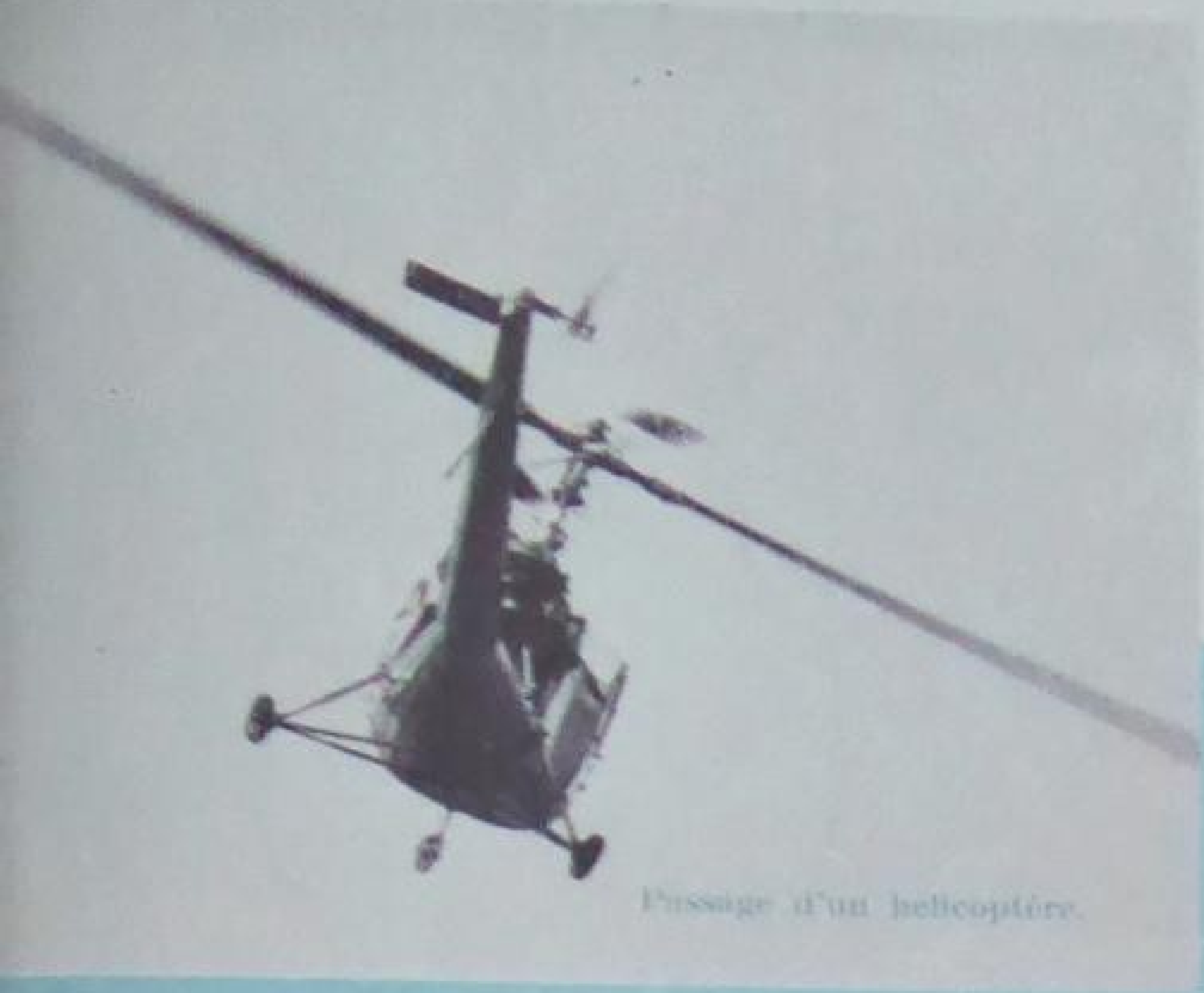
Après le bimoteur expérimental Rey, à ailes élastiques, voici trois autres bimoteurs : Vema 51, Morane Saulnier 703 (transports légers coloniaux) et Fokker 13 (entraînement aux missions militaires).

Jusqu'ici nous n'avons vu que des avions relativement légers : le premier de la catégorie des « lourds » est le Nord 2501, construit par la S.N.C.A.N. (France), avec la curieuse silhouette des deux poutres qui soutiennent l'empennage. Commandé en série par l'Armée de l'Air comme avion-cargo, cet avion peut être utilisé pour le transport de 42 passagers à la vitesse de 400 km/h.

Par trois modèles du SO 30 P Bretagne commence la présentation des avions français de transport ; 30 à 40 passagers peuvent y prendre place. Destinés aux lignes continentales, plusieurs exemplaires sont déjà en service en Afrique du Nord. Cet avion est construit par la S.N.C.A.S.O.

Deux Bréguet 2 Ponts, à la silhouette massive, décollent l'un derrière l'autre en bout de piste. Ces énormes avions, qui mesurent plus de 40 mètres d'envergure, promènent leurs 48 tonnes à la vitesse de croisière de 360 km/h.

L'« Armagnac » (S.N.C.A.S.E.) succède



Passage d'un hélicoptère.

Le Fouga Gémeaux.

INTERNATIONALE

C'est par un temps magnifique que, le 1er Juillet 1951, l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques a présenté en présence de M. Vincent Auriol, les réalisations les plus significatives des constructeurs européens et américains.

Le Leduc sur son " avion-mère ".

aux « Bréguet » ; c'est un quadrimoteur destiné aux transports internationaux. Sa puissance totale de 14.000 CV lui permet d'atteindre la vitesse de 540 km/h. avec un poids total de 75 tonnes. L'« Armagnac » est une des plus belles réalisations françaises.

La tour de contrôle vient d'annoncer une « attraction » sensationnelle et déjà tous les avions qui, à cette minute, sont au-dessus de l'aéroport s'écartent pour laisser apparaître dans le ciel de Paris, au-dessus de la silhouette du Sacré-Cœur qui se profile à l'horizon, onze bombardiers atomiques partis le jour même de New-York, précédant de peu un groupe de 3 B 36 Convair. On sait que ce bombardier géant qui pèse plus de 160 tonnes est équipé de 6 moteurs de 3.500 CV auxquels on a adjoint 4 turbo-réacteurs de 2.300 kg. de poussée. Son autonomie est de 18.000 km. et sa vitesse peut atteindre 700 km/h. Il coûte près de 3 milliards de francs ! Le tonnerre des moteurs géants étouffe les applaudissements des spectateurs.

Les avions à réaction prennent alors la vedette.

C'est d'abord un SO. 30 Bretagne qui est équipé cette fois de deux turbo-réacteurs pour l'étude des problèmes que pose l'utilisation commerciale de la propulsion par réaction. L'hélicoptère à réaction Ariel lui succède. (Voir *Esso-Revue* nº 29, page 18.)

Puis deux patrouilles acrobatiques de l'Armée de l'Air, équipées de Vampires, l'une de quatre appareils, l'autre de sept, effectuent d'impressionnantes séries de figures en groupe. La précision de ce merveilleux spectacle soulève l'enthousiasme des spectateurs.

Trois prototypes français succèdent maintenant aux Vampires, l'Espadon (S.N.C.A.S.O.), une aiguille d'acier aux courtes ailes, qui, à près de 1.000 km/h., exécute dans le ciel d'extraordinaires acrobaties. Le S.E. Mistral (perfectionnement du Vampire) et, enfin, le fameux Marcel Dassault Mystère, version à ailes en flèche du chasseur à réaction « Ouragan », audacieusement piloté par Rozanoff, qui effectue des passages à très basse altitude à une vitesse voisine de 1.000 km/h.

Quatre hélicoptères (2 Hiller, 1 Bell et 1 Bristol) sont présentés simultanément ; ils évoluent avec aisance au-dessus de la piste, mais cèdent bientôt le terrain à une très belle présentation de l'Aéronautique Navale française dont 8 bombardiers et 13 chasseurs simulent une attaque du terrain. Un commando de 45 hommes de la Marine est parachuté en bout de piste et aussitôt ravitaillé en armes et en munitions, par parachutage

Un Bréguet deux ponts au décollage.

Le Triton.

Le Gloster Météor.

de containers. Une démonstration d'appontage sur le pont d'un porte-avions, représenté pour la circonstance par la piste du Bourget, est brillamment exécutée par un groupe de 4 appareils de l'Aéro-Navale, et c'est maintenant la présentation de quelques types d'avions et d'hydravions en service dans cette arme. Parmi eux, citons le Bloch 175, le Bréguet 731, le Nord 1402 et le Sea Venom (chasseur de nuit, biplace, à réaction).

C'est maintenant au tour des aviations britanniques et américaines de présenter leurs prototypes ; l'Attacker, chasseur embarqué de la Royal Navy, puis 12 Panther, qui ont décollé une heure auparavant du pont du porte-avion américain « Coral Sea » en Méditerranée et qui, après leur impressionnant passage au-dessus du terrain, retournent sans escale se reposer sur leur base flottante. Les performances de ce chasseur à réaction sont maintenues secrètes par l'U.S. Navy.

Un monstre de l'air, le Brabazon lui succède ; orgueil de l'Angleterre, cet avion géant de transport de 123 tonnes, a une puissance totale de 20.000 CV, et peut transporter plus de 200 passagers sur de courts trajets, et 100 sur 8.000 km.

Ce pesant mastodonte est remplacé dans le ciel du Bourget par un des plus étonnants avions réalisés par l'Industrie Britannique, le Canberra, bombardier à réaction construit par la English Electric, dont la vitesse atteint 960 km/h., mais qui, malgré son poids de 20 tonnes, évolue avec autant d'aisance et de souplesse qu'un monoplace de chasse.

Pionniers de la propulsion à réaction, les Anglais nous présentent maintenant deux réalisations commerciales dont ils sont très fiers : le Viscount (transport de 30/40 passagers, 22 tonnes, vitesse 500 km/h., 4 turbo-propulseurs) et le Comet (avion de transport, poids total 37 tonnes, vitesse près de 800 km/h., 4 turbo-réacteurs).

C'est à un match de virtuosité que semblent ensuite se livrer les armées de l'air britannique et américaine. Voici d'abord l'impeccable décollage en groupe et les évolutions de 4 Meteor anglais du Squadron 74 « Tigres », puis de 4 Sky Blazers américains, merveilleuse formation à qui revient certainement la palme de la virtuosité acrobatique pour cette journée.

Les Sky Blazers terminent leur présentation par une série de terrifiants passages en rase-mottes croisés au-dessus du terrain et font place au bouquet final : le passage au-dessus du terrain de près de 200 avions à réaction appartenant aux armées française, britannique et américaine.

Il est 18 h. 24 ; minutieusement organisée et minutée, la fête s'est terminée sans aucun incident. C'est maintenant le retour vers Paris des spectateurs, rouges de soleil, ivres du grondement des moteurs et du hurlement des réacteurs. Retour à Paris qui s'effectuera pour beaucoup en plus de temps qu'il n'en faudra aux avions à réaction pour s'en retourner jusqu'à Marseille.

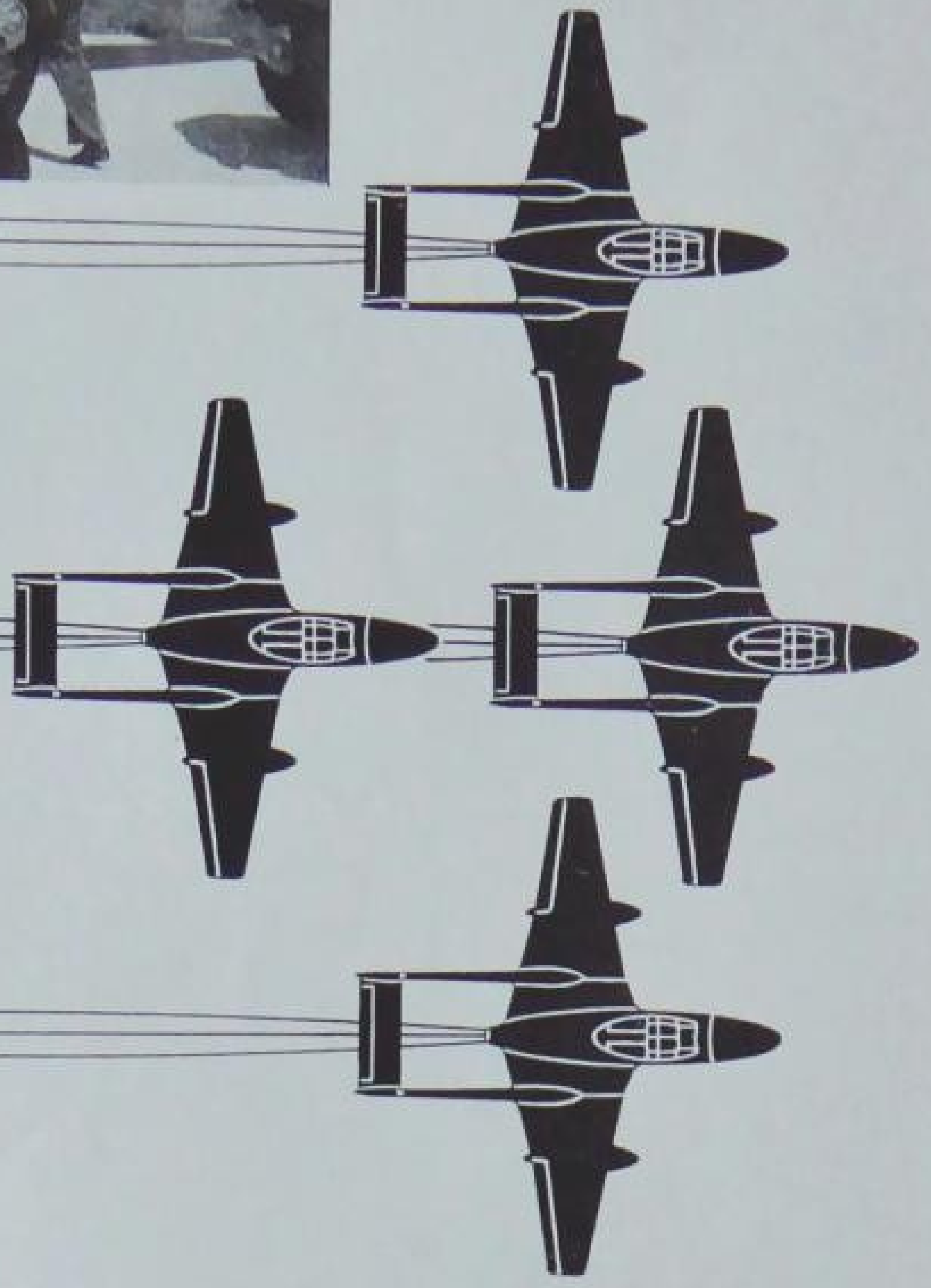
UNE VISITE RAPIDE AU SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

Dès l'entrée, nous avons été frappés par la richesse de présentation du Salon, par le bon goût des stands et la multitude de modèles soit à l'échelle, soit grandeur réelle qui ont été soumis à notre appréciation. Le Salon 1951 a été vraiment le premier des Salons d'après-guerre où la construction aéronautique française nous a semblé sortie du domaine des prototypes pour entrer dans celui de la construction en série. Désormais nos élèves-pilotes de chasse voleront sur des appareils dont les coques et les moteurs auront été construits chez nous, et les compagnies aériennes nationales pourront s'enorgueillir d'utiliser un matériel fabriqué en France et qui, mieux encore, a suscité l'intérêt de certaines compagnies étrangères qui n'ont pas hésité à en passer commande. L'aviation française renaît ! Certes, nos réalisations sont encore insuffisantes, pour assurer le trafic normal de nos réseaux, mais il faut espérer que la qualité des études nouvelles auxquelles se livrent les techniciens saura suppléer à la quantité et que l'on pourra entreprendre d'ici 1955 la construction en série de nombreux modèles nouveaux.

Que fabrique-t-on actuellement en France ?... Faisons un bref tour d'horizon en distinguant tout d'abord l'aviation militaire et l'aviation de transport.

Deux types de chasseurs sont livrés à l'aviation militaire : Le de Havilland

Dernières vérifications avant le décollage.



Le colonel Rozanoff devant " l'Ouragan ".

« Vampire » construit sous licence par la S.N.C.A.S.E. et le Marcel Dassault « Ouragan ». Le premier est équipé d'un turbo-réacteur Goblin ; la cellule est produite par les usines de Marignane et le réacteur vient de Grande-Bretagne. D'ici peu de temps, le *Vampire* changera de nom pour s'appeler *Mistral* et il sera muni d'un réacteur français construit par Hispano-Suiza ; les essais sont d'ores et déjà terminés et l'appareil sortira prochainement en série. *L'Ouragan* est le seul à bénéficier d'une chaîne de construction et constitue le premier avion de chasse à réaction de conception entièrement française, mais ces deux appareils ne sont déjà plus des « chasseurs modernes » au sens où cette formule s'applique aux plus rapides des avions américains. Les vitesses de 1.050 à 1.100 km. à l'heure sont pour eux des vitesses de pointe, c'est pourquoi plusieurs prototypes dérivés du *Vampire* et de l'*Ouragan* sont à l'étude, à l'essai ou en construction ; le *Mystère* qui vole depuis le début de l'année 1950, l'*Aladin* dont une importante installation Radar dans le nez du fuselage a imposé le remplacement de la prise d'air avant par deux ouïes latérales, et le *Manhattan* enfin équipé en bi-places pour la chasse de nuit. La S.N.C.A.S.O. étudie simultanément deux versions de son SO-6020 *Espadon* à moteur Nene ; le 6021, caractérisé par l'emplacement des prises d'air placées latéralement et le 6025 qui comporte l'addition d'un moteur-fusée (le but est d'augmenter la vitesse). L'expérience de la guerre de Corée montre en effet que le chasseur d'interception ne peut remplir sa mission que s'il atteint les vitesses super-soniques. Plusieurs prototypes « supersoniques » sur lesquels nous manquons de précisions sont déjà à l'étude en France.

Du côté des *chasseurs bombardiers légers* destinés à l'aviation tactique, les réalisations sont pleines de promesses. Sous la désignation 960 et 961, Bréguet construit deux versions d'un chasseur-bombardier à propulsion mixte qui sera affecté à la Marine et à l'Armée de l'Air. Equipé à l'avant d'un turbo-propulseur Armstrong Siddeley Mamba de 1.475 CV et, à l'arrière, d'un turbo-réacteur Nene de 2.260 kg. de poussée, le *Bréguet* 960-961 joint à une vitesse maximum de 900 km/h. une vitesse d'atterrissage de 150 km/h. seulement avec un grand rayon d'action à faible vitesse et une large autonomie, dont la formule à réaction pure est incapable jusqu'ici. Dans la gamme des tonnages supérieurs s'inscrivent deux bombardiers légers : le SE-2410 « Grognard » de la Société du Sud-Est, et le SO-4000, de la Société du Sud-Ouest. Le premier de 18 tonnes, est muni de deux réacteurs Hispano-Nene superposés dans la moitié arrière du fuselage ; le SO-4.000 qui atteint 28 tonnes de poids en charge est équipé de deux « Nene », côte à côte, et le train monotrace rentre en entier dans le fuselage. Telles sont, brièvement énumérées, les réalisations destinées à l'aviation militaire.

L'aviation de transport est représentée au Salon par des maquettes dont certaines ont particulièrement retenu notre attention, car elles reproduisent des avions actuellement construits en série, et que le public a déjà pu apprécier sur nos réseaux. Rappelons que le S.E. 2010 « Armagnac » de la S.N.C.A.S.E. est équipé de quatre moteurs Pratt et Whitney de 3.500 CV ; cet appareil, avec ses 75 tonnes, est de loin le plus gros et le plus puissant de nos avions de transport « long-courrier »... Il comporte deux aménagements : l'un de 56 passagers en fauteuil-couchettes pour les parcours transatlantiques et l'autre de 107 voyageurs pour les étapes continentales. Citons encore le Bréguet 761, type « Deux-Ponts », qui formera, avec sa capacité de transport d'une centaine de passagers, la flotte des « Provence » de la Compagnie Air France et le SO-30 F de la S.N.C.A.S.O. en service dans plusieurs compagnies privées françaises et dans les Iranien-Airways; cet appareil est un « moyen-courrier » de 19.500 kg. équipé de deux moteurs Pratt et Whitney de 2.400 CV, aménageable en plusieurs versions de trente à quarante-trois passagers. L'aviation militaire de transport se signale par des réalisations dont la valeur a été reconnue par le monde entier : le *Noratlas*, de 17.680 kg. en charge, équipé soit d'un moteur S.N.E.C.M.A. 14 R. de 1.600 CV, soit d'un Bristol « Hercules » 739 de 2.100 CV et d'une vitesse de 410 km/h. environ, et le Bréguet 891 R « Maïs » qui est la version militaire du 89 Mercure. Avec les mêmes moteurs que le Noratlas, il atteint une vitesse maximum de 420 km/h. Ces deux appareils volent respectivement depuis septembre et novembre 1949 et succéderont heureusement, avec un rendement nettement supérieur, aux Junkers Ju-52.

Marcel Dassault, avec son « Flamant » actuellement construit en série de trois cents, a résolu, en partie, le problème de l'aviation coloniale. C'est un bi-moteur à aile basse de 6.000 kg. en charge, équipé de deux moteurs S.N.E.C.M.A. de 600 CV, appelé à rendre les plus grands services dans l'aviation civile de transport colonial.

Nous avons encore remarqué, au cours de cette visite rapide, la part réservée aux hélicoptères. L'Ariel (hélicoptère à réaction), dont la valeur n'est plus à louer, et le Bell 47D aux utilisations particulièrement intéressantes dans l'agriculture.

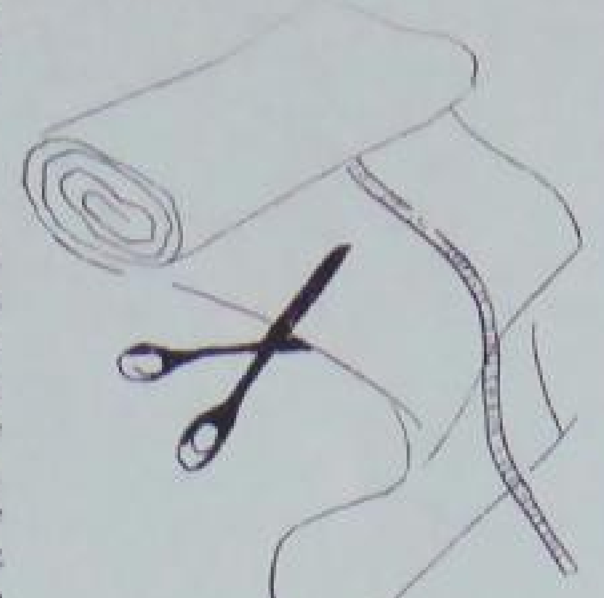
Ce bref tour d'horizon nous permet toutefois de tirer nos conclusions ; si l'on compare ce Salon à ceux des deux années précédentes, nous ne pouvons que constater le progrès de notre industrie aéronautique. Il y a deux ans, nous en étions aux prototypes; aujourd'hui, quelques types seulement sont en fabrication, mais ils sont produits en série, et leur qualité soutient la comparaison avec les modèles étrangers.

Formulons cet espoir que le Salon contribue à soutenir l'effort de l'Industrie Aéronautique française et à lui assurer le respect qu'on lui doit, dans notre pays.

faites vos robes vous-même

LA COUPE

Vous pouvez faire vous-mêmes les vêtements qui n'exigent pas les connaissances d'un spécialiste. Avec un peu de bon sens et de goût, du soin et du travail, vous réussirez les jupes et chemisiers, les robes simples, les vêtements d'intérieur, les blouses et tabliers de travail, la lingerie et les vêtements de vos enfants. Il est bien évident, à moins que vous soyez douées d'une compétence technique spéciale, que vous ne pourrez du jour au lendemain vous lancer dans la confection de manteaux, tailleurs, pantalons... Si vos connaissances de coupe sont réduites, vous préférerez acheter un bon patron, plutôt que de vous lancer dans une réalisation personnelle que vous ne seriez pas certaine de mener à bien.



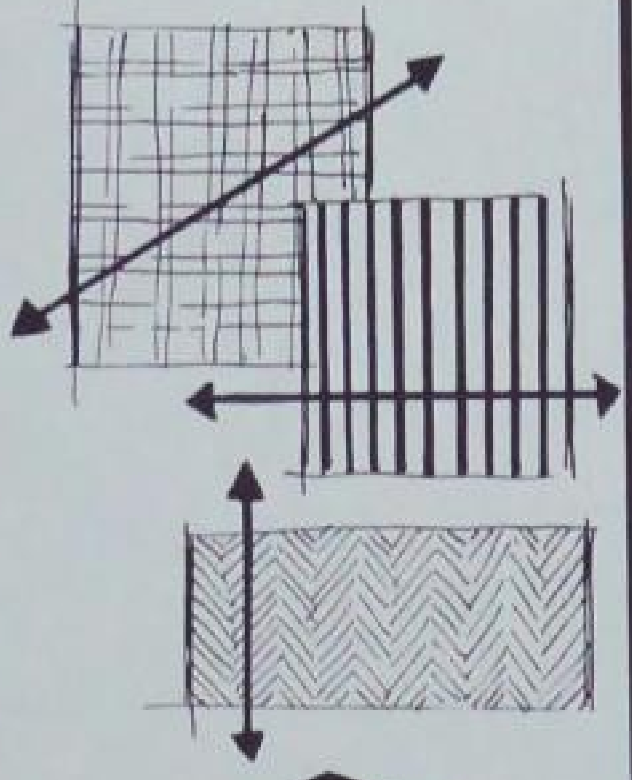
COMMENT FAIT-ON UNE ROBE ?

La première chose sera de calculer vos métrages. Un métrage, vous ne l'ignorez pas, se calcule en *hauteur de tissu*. Ces hauteurs varient avec la taille du sujet, et leur nombre avec la largeur du tissu. Par exemple, pour une jupe simple et droite, si l'on peut trouver le devant et le dos côte à côte dans la largeur du tissu, il suffit d'une hauteur de jupe : en 1 m. 30 de large, il faut 0 m. 70 ou 0 m. 80.

Nous avons dit que vous utiliseriez un patron, à votre taille bien sûr. Celui-ci, acheté en pochette, se présente en morceaux qu'il faut d'abord reconnaître. Au fur et à mesure, marquez le nom de chacun. Quand tous les morceaux sont marqués, procédez au réglage du patron : marquez le sens du droit fil par des flèches, et le nom des principales lignes. Repérez nettement les points de raccord des différents morceaux du patron (1).

Et maintenant, vous posez le patron sur le tissu. Attention ! Vous ne pourrez le faire en n'importe quel sens ! En effet, les vêtements sont généralement coupés en plaçant le sens de chaine verticalement : le droit fil chaine, parallèle à la lisière, est moins déformable que le droit fil trame. Le droit fil trame (ou travers) est utilisé pour les effets d'empiècement ou les découpes. Le biais, très déformable, peut être plus souvent utilisé en garniture seulement. Vous reconnaîtrez d'ailleurs facilement un morceau en biais et un morceau en droit fil : l'un ne se déforme pas, l'autre s'étire et donne des godets.

Au moment de poser le patron, ne confondez pas non plus l'envers et l'endroit du tissu. Pensez au sens (montant pour le velours, descendant pour le drap), aux dessins, aux rayures ou carreaux qui doivent se raccorder correctement. Ainsi, vous avez posé votre patron en respectant le réglage de chacun des morceaux. Il vous restera à les épingler avec soin. La meilleure méthode est d'utiliser peu d'épingles, prenant chacune peu de tissu, et placées perpendiculairement au plan du patron en ne dépassant jamais ses bords. Et maintenant, vous coupez ! Attention, ménagez les coutures nécessaires, plus larges en confection qu'en lingerie. Prenez garde aux angles trop coupés. Coupez en maintenant de la main gauche le tissu à plat et en glissant es ciseaux sur la table, la pointe en dessous et en évitant de faire des hachures en coupant. N'oubliez pas également, quand vous coupez un vêtement, de garder des morceaux de tissu, ceux-ci vous permettront d'allonger, de transformer ou de raccommoder le vêtement. Avant d'enlever le patron de votre tissu, lorsque vous aurez exécuté avec soin les opérations que nous venons d'énumérer, marquez sur tous vos morceaux les contours du patron, les milieux et les points de repère. Puis vous montez le vêtement, en bâtissant les coutures ; toutefois, certains vêtements très simples peuvent être piqués directement. Vous bâtirez les coutures jusqu'au bord du tissu. Vérifier enfin l'aspect général du vêtement, sens principaux, milieux, et vous serez prête pour le premier essayage.



Nous rappelons d'ailleurs à nos lectrices que l'*Institut Familial et Ménager*, qui organise depuis plusieurs années dans notre Société des Cours de Coupe, nous annonce la réouverture de ceux-ci pour la troisième semaine d'octobre. L'enseignement se décompose en deux années, et les cours ont lieu le soir de 18 heures à 19 heures, à raison d'un par semaine. Nous ne croyons pas inutile d'attirer l'attention de nos jeunes lectrices, futures femmes d'intérieur et futures mamans, sur l'intérêt de ces cours qui leur permettraient de se perfectionner sans aucuns frais, dans une des activités les plus artistiques et les plus féminines : la couture.

Les personnes intéressées par ce cours devront se faire inscrire avant le 10 octobre au plus tard, bureau de Mme Villetard, pièce 97, rez-de-chaussée, 82 Champs-Elysées.

---

(1) Notez que tous les patrons sont calculés sans couture, ni rentré.

LE CENTRE

Le Centre International de l'Enfance est un organisme français mais ses préoccupations et ses activités lui confèrent un caractère international.

En décembre 1946, l'O.N.U. créa le Fonds International de Secours à l'Enfance (F.I.S.E.). En juin 1947, le gouvernement français proposa au F.I.S.E. la création à Paris d'un Centre International de l'Enfance (C.I.E.) chargé de l'étude scientifique, psychologique et sociale des problèmes touchant la protection de la mère et de l'enfant. Le 10 novembre 1949 ce même gouvernement prit un décret portant reconnaissance de cette fondation comme établissement d'utilité publique.

L'*Enseignement*, les *Recherches*, l'*Information* et l'*Education populaire* sont les quatre aspects principaux des activités du C.I.E.

Enseignement : Cours de Pédiatrie Sociale. Cours sur la Tuberculose Infantile. Cours de Psychiatrie Sociale de l'Enfant. Il projette également des cours sur les vaccinations contre les maladies contagieuses courantes de l'Enfance.

Recherches. — Elles s'orientent sur l'étude des vaccins sur la psychologie de l'enfant.

- Station-pilote B.C.G. (en 1950, 3.982 vaccins ont été pratiqués).
- Vaccin anti-coquelucheux.
- Répercussion sur le jeune enfant de la carence de soins maternels.
- Etude du développement mental selon le milieu social.

Information. — Le C.I.E. établit une documentation aussi large que possible qu'il désire mettre à la disposition des médecins ou travailleurs sociaux. (Bibliothèque-Revue : le Courrier).

Education populaire. — Une campagne est commencée dont la première manifestation est celle dont nous allons vous parler :

Du 19 avril au 15 juillet s'est tenue au château de Longchamp, bien cachée sous le feuillage, trop cachée peut-être, la première exposition donnée par le Centre International de l'Enfance intitulée « la Première année de la Vie » et ouverte gratuitement au public.

Je ne sais si elle a reçu de nombreux visiteurs, mais je le souhaite vivement.

Cette exposition qui constitue un mode d'éducation assez particulier a montré à tous les papas, les mamans, les futures mamans, en plusieurs panneaux clairs et concis, les dangers qui menacent le petit enfant au cours de la première année de sa vie et les moyens d'éviter ces périls.

La mortalité infantile était jadis très élevée, même dans les pays les plus civilisés ; elle a considérablement diminué, elle peut diminuer encore, elle le doit et nous en serons tous responsables.

Le professeur Robert Debré nous dit dans sa note d'introduction « Qu'on ne croit pas qu'une sorte de sélection naturelle s'opère qui tue particulièrement les anormaux et les enfants tarés, la mort atteint très souvent des jeunes êtres qui seraient destinés à une vie parfaitement normale ».

Les statistiques présentées concernaient surtout la France et les Pays où la mortalité infantile a déjà singulièrement baissé.

De cette première exposition portant uniquement sur la première année de l'enfance, nous pouvons tirer les conclusions suivantes, fort encourageantes, puisqu'une future maman prévenue est à même d'éviter bien des accidents à son nourrisson.

On comptait en 1901 : 142 décès sur 1.000 naissances,
On comptait en 1938 : 66 décès sur 1.000 naissances.
depuis, il y a encore eu progrès.

Il meurt actuellement en France en une année un nombre de nourrissons égal à la population de Poitiers, soit 45.000 personnes environ.

Notre pays vient au 5e rang dans les progrès accomplis après la Suède, la Suisse, les U.S.A., l'Angleterre et le Canada.

Le C.I.E. nous dit ce qu'une future maman *ne doit pas ignorer :*

La débilité congénitale, la prématuration, les vices de conformation sont les causes principales de décès au cours des premiers jours de vie, suivies de près par la gastro-entérite et la broncho-pneumonie.

Une femme qui a déjà eu un accouchement prématuré, un mort-né, un enfant mort en bas âge *doit être surveillée*, les maladies de la mère étant pour une part importante dans les accidents dont souffre l'enfant.

Dans 47,3 % des morts on peut incriminer un *facteur social*. Le *surmenage de la mère* à lui seul est incriminé à titre principal ou accessoire dans 12,3 % des cas.

Ces décès sont probablement évitables par une meilleure technique médicale, hospitalière (prophylaxie de l'infection) de dépistage, par une meilleure éducation sanitaire, le reclassement professionnel des femmes enceintes.

INTERNATIONAL DE L'ENFANCE

et sa première exposition

L'accouchement, acte naturel, ne doit pourtant pas être abandonné au hasard. Il faut *surveiller la grossesse* et *accoucher* de préférence *dans un milieu obstétrical* : un accouchement difficile ou anormal peut donner des enfants normaux mais l'enfant peut être également marqué pour toute sa vie (enfant arriéré, convulsions). Un enfant prématuré doit être attentivement surveillé jusqu'à 2 ans et surtout au cours des premiers jours : à 2 ans, il n'a plus de retard.

MALADIES

syphilis

Enfin, une maladie qui disparait grâce à une prophylaxie bien faite : la *syphilis congénitale*. Autrefois 10 % des enfants hospitalisés étaient atteints de syphilis, aujourd'hui 1 % seulement. C'est une maladie non héréditaire transmise pendant la grossesse par une mère malade à son enfant. Lorsque la maladie est traitée avant la grossesse, on obtient un résultat de 99,5 % d'enfants sains, en cours de grossesse 99 %, le traitement du nourrisson donne 100 % de guérisons définitives et durables.

coqueluche

Parmi les maladies infectieuses de la première enfance, la *coqueluche* tue plus de nourrissons que la rougeole, la scarlatine, la diphtérie ou la typhoïde (difficulté d'alimentation, dénutrition, possibilités de quintes asphyxiantes).

Mesures pratiques : Avant : isolement des enfants qui toussent, vaccination anti-coquelucheuse. Si la maladie apparait : soins spécialisés (infirmière, oxygène, antibiotiques).

La mortalité par coqueluche qui était de 200 sur 100.000 sujets en 1929 est passée à moins de 50 en 1949.

tuberculose

La *Tuberculose* est une maladie qui régresse, mais n'oublions pas que l'enfant peut être contaminé par un bacillaire paraissant bien portant.

Si la mère est malade, isoler l'enfant à sa naissance (œuvre de placement familial des tout-petits).

Vaccination par le B.C.G. (intradermique ou par scarification).

Il existe des centres de dépistage si la cuti est positive (une surveillance médicale attentive, suivie de soins précis doit aboutir à la guérison). Les infections communes des tout-petits sont : respiratoires, digestives et cutanées.

L'infection digestive, caractérisée par vomissements, diarrhée, fièvres) a diminué. L'infection respiratoire (amygdalite, otite, broncho-pneumomonie, etc.) reste trop fréquente.

rachitisme

Le *Rachitisme* est causé par le manque de Vitamines D. 2, le manque de lumière, une alimentation déséquilibrée, un certain terrain constitutionnel.

La Civilisation moderne a bien fait disparaître les causes graves de rachitisme en supprimant : taudis, les rues sombres et étroites, mais a laissé persister le rachitisme fruste ; proximité des usines et des locaux d'habitation.

Le rachitisme peut être prévenu par :

a) Une alimentation variée et équilibrée (introduction du beurre, fromage, des œufs à partir du 6e mois et progressivement) ;

b) Une vie hygiénique (logis ensoleillé, fenêtres ouvertes, sorties quotidiennes, rues larges avec verdure).

Il est traité par les vitamines D. 2 plus calcium, plus soleil, ou rayons ultra-violets.

N'oublions pas que le petit enfant a grand besoin de sa maman. — Allaitement : L'enfant au sein est mieux portant que l'enfant nourri artificiellement. Sur 100 morts, on compte 66,2 % d'allaitement artificiel, 27,2 % allaitement mixte, 6,7 % allaitement au sein.

Il faut vouloir nourrir son enfant, mais il faut aussi le pouvoir, c'est-à-dire avoir le congé post-natal payé, un logement suffisant, l'assurance de garder son travail.

Soins : Un enfant privé de sa mère, — avant 6 mois présente un retard léger plus difficilement réversible — après 6 mois un retard plus net, plus facilement réversible.

Ce retard effectif est aussi caractérisé par une diminution d'intérêt, une inquiétude, de l'indifférence, la disparition du sourire.

La protection sociale de l'enfance est confiée à l'Assistante Sociale qui peut aider la femme enceinte matériellement, ou dans ses rapports avec l'employeur, elle peut également aider la mère de famille (placement d'enfants).

La protection maternelle et infantile exige l'éducation de la mère (enseignement de puériculture élémentaire). L'examen prénatal suivi de consultations régulières, le congé prénatal en maison prénatale ou à domicile (avec aide ménagère familiale, enfin le congé post-natal).

Si la mère reste au foyer, elle doit faire examiner son nourrisson à la consultation, être visitée par l'assistante sociale spécialisée.

Si elle travaille hors du foyer, il lui est possible de placer son enfant dans une pouponnière (placement de courte durée) ou en placement nourricier *surveillé* (longue durée).

Mais là encore, nous devons exiger un plus grand effort vers la perfection.

C'est là l'enseignement bref que nous pouvons tirer de cette visite et nous souhaitons de tout cœur que le C.I.E. ne s'arrête pas là.

RECORDS BATTUS AUX...

Des milliers de spectateurs assistaient au départ de la grande course.

On ne répétera jamais assez ce que sont les 24 Heures du Mans, course unique en son genre !...

Cette épreuve, la plus importante du monde pour l'évolution et la propagande de l'automobile, fut créée par l'Automobile Club de l'Ouest dont on connaît l'action incessante au service des usagers. Elle a pris une place considérable, non seulement auprès du public plus passionné et plus enthousiaste que jamais, mais aussi dans le domaine de la construction internationale. Chaque année, les firmes les plus renommées mettent un point d'honneur à présenter les dernières créations de leur technique ; en effet, le vainqueur de cette lutte de tous les instants sera auréolé d'une juste gloire. C'est un combat très sévère qui réclame de l'homme comme de la voiture un maximum d'effort, une endurance et une volonté d'où sont exclues toutes faiblesses. On peut donc dire que ceux qui tous les ans s'engagent avec ferveur à cette bataille ont droit à notre reconnaissance. Cette année, c'est les 23 et 24 juin que s'est déroulée la grande épreuve sur le circuit routier du Mans, qui fait l'admiration de tous les concurrents et surtout des étrangers.

QUELQUES CHIFFRES

Les Etats-Unis, l'Italie, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Tchécoslovaquie et la France alignaient au départ 60 voitures conduites par les pilotes les plus connus du monde entier. Tous les concurrents avaient évidemment préparé cette épreuve avec le plus grand soin, décidés à remporter la victoire. Les essais qui avaient précédé la course furent suivis avec beaucoup d'intérêt par tous, afin de procéder aux dernières mises au point.

Malgré des rafales de pluie, qui n'ont laissé la place qu'à de rares éclaircies, malgré le sol glissant propice au dérapage, tous les records furent battus... Les vainqueurs : MM. Walker et Witehead sur Jaguar firent 3.611 km. 180 à la moyenne horaire de 150 km. 465, chiffre considérable en raison des difficultés rencontrées. Précisons, en effet, qu'il a plu la nuit huit heures durant. Bien souvent, les conducteurs ont dû avoir recours à leurs freins ou à des changements brusques de direction, qui nous ont donné des frissons de crainte et d'émotion, mais toujours alors que nous pensions à l'accident inévitable, les pilotes dont l'habileté n'est plus à louer rétablissaient la situation.

Quelques chiffres concernant l'organisation mise sur pieds par l'Automobile Club de l'Ouest donneront à nos lecteurs une idée de l'importance de cette épreuve.

On a compté au cours des deux jours 126.000 entrées.

16.000 voitures furent garées dans les parcs.

400 contrôleurs et 500 gendarmes assuraient le service d'ordre.

500 personnes veillaient à la bonne organisation technique et à la régularité de la course.

Le poste de chronométrage a contrôlé 9.288 passages de voitures concurrentes à raison de 1 voiture par 9 secondes.

Un tableau d'affichage géant donnait le classement de chaque coureur 90 secondes après son passage au poste de chronométrage. Il fut manipulé à ce tableau 92.360 chiffres.

Ajoutons à ces statistiques qu'il a fallu 160 kilomètres de fil téléphonique pour assurer les liaisons téléphoniques le long du parcours.

Dans un virage, la Cunnigham s'apprête à doubler une Aston-Martin.

nouvelles

NEW-YORK

COLLABORATION ENTRE L'ENSEIGNEMENT ET L'INDUSTRIE.

M. Frank W. Abrams, président du Conseil d'Administration de la Standard Oil Company (New-Jersey) a annoncé récemment que la Socony et les Sociétés qui lui sont affiliées aux Etats-Unis envisagent de s'assurer le concours d'un certain nombre de professeurs de Faculté.

Une dizaine de professeurs environ se verront confier, pour une période d'un an au moins, des tâches particulières de recherches et d'études dans les domaines relevant de leur compétence. Ces professeurs ne prendront la place d'aucun membre du personnel, pas plus qu'ils n'occuperont des postes qui pourraient faire l'objet de promotion à l'intérieur de la société.

Ce groupe de professeurs comprendra des représentants des diverses branches de l'enseignement, mais l'on pense que les spécialistes des sciences sociales seront les plus nombreux.

M. Frank W. Abrams a précisé que ce programme a pour but non seulement de permettre à la Standard Oil Company (New-Jersey) et à ses filiales de poursuivre plus activement encore l'étude de divers problèmes, mais encore d'offrir des situations temporaires à un certain nombre de professeurs en contribuant à étendre leur expérience. Si d'autres entreprises industrielles décidaient de poursuivre un tel programme, le problème de l'emploi de nombreux professeurs, qui se pose actuellement avec une certaine acuité aux Etats-Unis, pourrait être considérablement réduit au cours des quelques années à venir et les liens de coopération entre l'enseignement et l'industrie seraient encore resserrés.

GRANDE-BRETAGNE

« L'ANGLO-AMERICAN OIL COMPANY LIMITED »,
UNE DES PLUS IMPORTANTES SOCIÉTÉS PÉTROLIÈRES
DE GRANDE-BRETAGNE
DEVIENT « L'ESSO PETROLEUM COMPANY LIMITED »

L'Anglo-American Oil Company Limited a pris, depuis avril dernier, la dénomination nouvelle d'Esso Petroleum Company Limited.

Cette décision identifie la raison sociale de la Compagnie avec la marque « Esso » sous laquelle sont distribués ses produits. Le vocable « Esso » apparaît d'ailleurs dans la raison sociale de nombreuses autres filiales de la Standard Oil Company (New-Jersey).

L'Anglo-American Oil Company Limited, fondée en 1888, est la plus ancienne des grandes entreprises pétrolières de Grande-Bretagne. « Le pétrole lampant américain » qui constituait à ses débuts le principal produit de vente de la société était, suivant une réclame de l'époque, « d'une apparence extrêmement belle, absolument incolore et aussi claire que de l'eau de roche ». C'étaient là d'excellentes caractéristiques commerciales et, à la fin du siècle, les produits vendus sous le nom de

brèves...

« Rose blanche » et de « Jour royal » étaient devenus les marques favorites des ménagères anglaises.

Avec le début du siècle, le règne du pétrole lampant approchait de son apogée et allait céder la place à celui de l'essence. Mais, avant même 1900, « l'Anglo » avait déjà ajouté le mazout, le gas-oil et les lubrifiants à sa liste de produits. Elle avait établi des installations dans neuf ports d'Angleterre et d'Irlande et ses capacités de stockage dépassaient 18 millions de m^3. Un réseau de dépôts et d'agents, approvisionnés à partir de ces ports, s'étendait sur l'ensemble des Iles Britanniques.

C'est à la même époque que se créa une flotte de navires spécialement conçus pour le transport d'hydrocarbures. L'Anglo fit notamment construire, en 1901, un navire-citerne de 10.500 tonnes de port en lourd qui était alors le plus important de tous les bâtiments de cette catégorie. Ce record devait être bientôt battu par le « Narragansett », de 12.500 tonnes, coulé par un sous-marin en 1917.

Après la première guerre mondiale, le marché pétrolier se trouva profondément modifié. Le moteur à combustion interne avait conquis une place prédominante et, dès lors, le pétrole joua un rôle de plus en plus grand dans l'économie de la Grande-Bretagne. En 1919, la société décida de remplacer les bidons d'essence de 2 gallons (9 litres), et de mettre en œuvre un système de vente au détail par pompes. Cette nouvelle politique la conduisit à organiser un vaste réseau de livraison aux garages par camions-citernes.

En 1934, la société lançait sur le marché la gamme d'huiles moteurs « Essolube » et, en 1935, tous les produits étaient vendus sous la marque « Esso ». Entre 1932 et 1939, l'Anglo procéda à la simplification de son organisation et, à la veille de la deuxième guerre mondiale, elle porta le nombre de ses divisions à cinq.

Dès la fin des hostilités, le développement mondial de l'industrie pétrolière et la nouvelle situation de l'économie britannique imposèrent de nouveaux efforts à la société. Le problème de la pénurie de dollars se posa avec une acuité toute particulière pour l'approvisionnement en pétrole, dont un important tonnage provient de zones à monnaie forte. Les travaux de reconstruction d'après-guerre de la Grande-Bretagne accrurent considérablement les besoins du pays en produits pétroliers. Mais ce problème avait été prévu et la Grande-Bretagne, soucieuse de pallier sa pénurie de dollars, mit en application un vaste programme d'expansion et de développement destiné à faire passer la capacité de raffinage du pays de 3,5 millions de tonnes en 1948 à près de 20 millions de 1952-1953. L'entreprise la plus importante réalisée dans le cadre de ce programme fut l'établissement de la nouvelle raffinerie Esso à Fawley dont la construction sera terminée à la fin de cette année. Sa capacité de production sera de 6 millions de tonnes, ce qui représente plus de vingt-cinq pour cent des besoins futurs du marché britannique.

L'Anglo contribue également de façon importante à la solution du problème de la pénurie de dollars, en participant activement aux négociations menées entre la Standard Oil Company (New-Jersey) et le Gouvernement Britannique, négociations qui ont finalement permis de mettre fin, en mai 1950, au rationne-

... 24 HEURES DU MANS

Au cours du cocktail, nous reconnaissons : MM. PINEAU, GOIRAND, KETTEL.

LES PERFORMANCES

Parmi les meilleures performances, citons, outre la Jaguar, l'Aston-Martin qui a pris la troisième place au classement général, la première place de la catégorie de 2 à 3 litres et les deux places suivantes de cette même catégorie. L'Aston - Martin, vieille habituée du circuit du Mans, se signale ainsi à nouveau à l'attention générale. En plus de ce brillant résultat, ajoutons que la grande marque britannique bat au même titre que les premiers le record général de l'épreuve établi l'an dernier.

L'ensemble mécanique Panhard représenté au Mans, d'une part, par la Dyna d'origine de Gaillard-Chancel (3 CV cylindrée 611 cm^3) et, d'autre part, par les DB (cylindrées 851 cm^3 et 745 cm^3), la Monopole (cylindrée 614 cm^3) et la Gallista (cylindrée 611 cm^3) soit 6 voitures, qui ont toutes terminé cette épreuve, se classe à nouveau parmi les marques de réputation mondiale. La mécanique Panhard a assuré à la France trois des cinq premières places dont la première et la deuxième, la moyenne des vainqueurs étant de 109 km. 540 à l'heure. Par sa tenue de route, ses reprises et la résistance de son moteur, la Dyna est la voiture « Sport » par excellence.

La 4 CV Renault, dont 250.000 exemplaires sont en circulation, n'est certes plus à louer. Soulignons toutefois qu'elle a remporté la première place de la catégorie 501 à 750 cm^3, parcourant 2.668 km. sans incident. A lui seul, ce résultat est magnifique.

Ajoutons encore qu'après vingt-deux heures ininterrompues de course, dont la moitié sous la pluie, les 5 voitures engagées par la marque continuaient à rouler avec une régularité d'horloge et sans la moindre défaillance. Il a fallu deux stupides accidents pour éliminer *in extremis* deux d'entre elles.

LE RAVITAILLEMENT

Rappelons à nos lecteurs que la S.F.P. assurait cette année le ravitaillement complet des 24 Heures du Mans.

A cette occasion, elle avait organisé avant le départ de la course un cocktail où MM. Kettel, Goirand, Blaise et Bodin, ont reçu une centaine de personnes, au rang desquelles nous reconnaissions M. Pineau, ancien ministre des Transports, les dirigeants de l'Automobile - Club de l'Ouest, M. le Maire du Mans, certains membres de la Chambre de Commerce, de nombreuses personnalités du monde industriel et automobile, les concurrents canadiens, italiens et français, MM. Janner et Mayne, de l'Esso Pétroleum Company ldt de Londres, ainsi que certains de nos clients Esso-Service.

Le ravitaillement en carburant a été assuré par 20 personnes, chauffeurs, monteurs, qui ont mené à bien leur tâche pendant ces 24 heures, fournissant pour les essais 11.004 litres de carburant et pour l'épreuve par elle-même 30.613 litres.

Avant de clore cet article, nous tenons à souligner l'organisation parfaite du ravitaillement en félicitant tous ceux qui ont participé à cette rude tâche et plus particulièrement M. Bodin qui, comme à son habitude, n'a ménagé ni son temps ni sa peine pour mener à bien notre mission sans le moindre incident.

L'équipe Esso qui assurait le ravitaillement des concurrents pendant les 24 h.

MUTATIONS-PROMOTIONS

DIRECTION INDUSTRIELLE

Raffinerie de Port-Jérôme

M. Marcel Aubert vient d'être nommé Ingénieur-Coordinateur des Sections du Service Contrôles et Etudes du Département Technique le 1er mai 1951. Il avait été engagé comme ingénieur à la Raffinerie en 1946.

M. Robert Dolez vient d'être promu chef de la Section Etudes au Département Technique en date du 1er mai 1951. Engagé en 1946 comme ingénieur au Service Contrôle des Fabrications. — Section Distillation, il avait été successivement muté en 1948 au Département Technique comme Ingénieur d'Etudes, puis au Sce Coordination et Budget comme « Ingénieur d'Etudes Economiques » et était revenu au Département Technique en 1949.

M. Gérard Soudais vient d'être nommé, en date du 1er juin, employé qualifié au Groupe Testing du Département Technique. Il avait été engagé en 1950 dans ce même groupe.

Enfin, MM. Emile Angot, Henri Bertois, René Hauchecorne, Joseph Legros, Georges Sellier, Paul Van Landewick, et Alfred Vidal, chefs opérateurs d'Unité secondaire, ont été nommés Chefs opérateurs d'Unité principale.

DIRECTION COMMERCIALE

Division Nord-Ouest

M. Gabriel Lapotre vient d'être nommé magasinier 1er degré. Il était entré à notre Société en 1945 comme monteur.

gratifications POUR LONGS SERVICES

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint **35**, **30** *et* **25** *années de service à notre Société :*

DIRECTION COMMERCIALE

35 ans

Mme Germaine Leydier, employée aux écritures à la D.N.O.

M. Raymond Simonin, chef de région à Reims (D.N.E.).

M. Henri Vergez, directeur commercial adjoint.

30 ans

M. Louis Delpech, comptable à la D.N.O.

M. Gaston Goirand, directeur de la D.N.O.

M. André Granger, mécanicien au Service Montage D.N.O.

25 ans

Mme Suzanne Martin, employée au Magasin Central d'Aubervilliers.

Mme Marguerite Sueur, magasinier au Magasin Central d'Aubervilliers.

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

30 ans

M. Louis Bailliat.

M. Henri Mayonnet, agent de maîtrise 3e degré rédacteur, Service Etats Financiers.

25 ans

Mme Emilie Zion, comptable, Département Finances, Service Caisse.

DIRECTION INDUSTRIELLE

30 ans

M. Paul Claudel, chimiste au Laboratoire de Gennevilliers.

M. M. KETTEL, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

C'est avec le plus vif plaisir que nous avons relevé dans le " Journal Officiel " du 11 juillet, la nomination de M. M. Kettel au grade de Chevalier de la Légion d'honneur, au titre du Ministère de l'Industrie et du Commerce. Cette distinction est la récompense de longues années de pratique professionnelle et de services militaires, ainsi que de l'activité déployée par M. Kettel au service de notre industrie en sa qualité de vice-président de la Chambre Syndicale de la Distribution des Lubrifiants.

La rédaction d' " Esso-Revue ", dont le comité de lecture est présidé par M. Kettel, est heureuse de lui présenter ses sincères félicitations.

PROMOTION DANS LA LÉGION D'HONNEUR DE M. P. GUILLAUMAT

Nous avons appris avec plaisir la promotion au grade d'Officier de la Légion d'honneur de M. P. Guillaumat, Directeur des Carburants au Ministère de l'Industrie et du Commerce.

ment de l'essence en Grande-Bretagne. La société mère s'est engagée à fournir, contre paiement en livres sterling, à toutes ses filiales établies dans la zone sterling, le tonnage de pétrole supplémentaire rendu nécessaire par la mise en vente libre de l'essence, étant entendu que les bénéfices réalisés doivent servir à effectuer des achats en Grande-Bretagne du matériel et d'équipement destinés à des exploitations situées en dehors de la zone sterling.

L'Anglo American Oil Company devait encore jouer un rôle important dans les nouveaux entretiens qui se déroulèrent entre la Standard Oil Company (New-Jersey) et le Gouvernement Britannique, entretiens qui aboutirent à de nouvelles réductions des dépenses en dollars pour les achats effectués par la zone sterling pour son approvisionnement en produits pétroliers, et permirent l'instauration d'une plus grande liberté d'échange sur le marché international.

Aujourd'hui, sous son nouveau nom d'*Esso Petroleum Company*, la société va poursuivre le rôle important qu'elle remplit au sein de l'industrie britannique et va continuer l'œuvre entreprise avec tant de succès.

COMMANDE DE SIX TANKERS PAR L'ESSO PETROLEUM COMPANY

L'Esso Petroleum Company Ltd vient de passer commande à trois des principaux chantiers de construction britannique, de six navires-citernes de 26.500 tonnes de port en lourd. Quatre de ces navires seront utilisés pour le transport du brut du Moyen-Orient à la raffinerie de Fawley qui, comme nous avons eu l'occasion de le dire, entrera en activité à la fin de l'été 1951 et dont la capacité de production, lorsqu'elle sera achevée en 1954, sera de 6 millions de tonnes de produits finis par an. Les deux autres navires seront utilisés par la Standard Vacuum Oil Company pour ses opérations en zone sterling.

Ces six navires, qui seront du même type, fileront 17 nœuds et seront actionnés par une turbine à réaction développant 12.500 CV et commandant une seule hélice.

U. S. A.

EN 1950, AUX ÉTATS-UNIS, LES IMPORTATIONS DE PÉTROLE ONT ÉTÉ PRÈS DE DEUX FOIS PLUS IMPORTANTES QUE LES EXPORTATIONS

Les importations en 1950 ont été de 282.565.260 hl. de pétrole brut et de 208.981 hl. de pétrole raffiné, tandis que les exportations n'étaient que de 55.328.820 hl. de pétrole brut et de 121.216.830 hl. de pétrole raffiné. Le pétrole brut importé aux Etats-Unis provenait, par ordre d'importance, du Venezuela, de la Colombie, de l'Arabie séoudite, du Mexique, des Antilles hollandaises, de l'Iran et du Kuwait.

L'AVION AU SECOURS DES PLANTEURS DE COTON

« S.O.S. Ver de la feuille du cotonnier menace détruire récolte. Tous moyens de lutte terrestres totalement inefficaces. » C'est à peu près en ces termes que les planteurs de l'Etat du Missouri ont récemment donné l'alerte, un dangereux parasite ravageant depuis quelque temps les plantations de coton.

Aussitôt, cent cinquante avions privés spécialement équipés pour répandre de l'insecticide sur les régions menacées ont pris leur vol dans quatorze Etats de l'Union, pour se porter au

secours du Missouri. En cinq jours, l'attaque des dangereux parasites était complètement endiguée et une partie appréciable de la récolte de coton américaine était sauvée. Certains de ces avions avaient franchi jusqu'à 1.600 km., pour aider les planteurs du Missouri, et chaque appareil répandait en moyenne sa cargaison d'insecticide sur une superficie de 560 hectares par jour.

L'AVIATION ATOMIQUE EST DEVENUE UNE RÉALITÉ

Avec l'autorisation des forces aériennes des Etats-Unis, la General Electric Company a annoncé qu'après quatre années de recherches intensives, les plans étaient aujourd'hui prêts pour la construction du premier moteur expérimental d'aviation mu par l'énergie atomique.

Des pourparlers sont en cours entre la société et le gouvernement des Etats-Unis en vue de la construction de ce moteur.

ROBERT FLAHERTY EST MORT

Avec lui s'en va l'un des derniers représentants de cette race d'artistes pour qui le cinéma n'était pas un « business », mais un art et peut-être le plus complet de tous. Son nom restera attaché à l'histoire du cinéma grâce à plusieurs monuments dont la modestie et la simplicité même sont celles des purs chefs-d'œuvres.

Nous avons bien connu Flaherty : c'était un des plus beaux caractères d'homme, et des plus pittoresques qui se puissent rencontrer. Tous ceux qui ont travaillé avec lui et pour lui ont conservé un profond souvenir et une grande affection pour le vieux maître.

Intarissable conteur d'histoires, passionné par la vie des hommes sous tous ses aspects, par leurs luttes contre la nature hostile, par leur travail, leurs joies, et leurs peines, il a essayé, toute sa vie durant, de traduire cette passion dans les belles images de ses films.

Les vrais amateurs de salles obscures, qui connaissent tout le prix de la magie cinématographique, cultiveront sans doute la mémoire de ce Rubens irlandais. Mais le meilleur, le plus pur souvenir restera enfoui dans le cœur de quelques êtres simples, des fils de Nanouk aux foreurs de Bayou-Petite-Anse, des hommes d'Aran aux indigènes de quelques îles du Pacifique. Ils n'ont pas oublié celui qui, pour projeter l'image de leur vie aux quatre coins du globe, se pencha avec tant d'amour sur leur peine quotidienne.

Robert Flaherty est mort avant d'avoir pu réaliser l'œuvre qu'il considérait lui-même comme son testament : un grand film en technicolor qui devait être tourné tout autour de la terre. Nous l'avons entendu, en octobre dernier, à New-York, parler de ce film avec un enthousiasme digne d'un enfant, d'un enfant dont il avait conservé le regard clair et le sourire malicieux. Que les jeunes hommes s'appliquent à acquérir ou à conserver cette fraîcheur d'âme, cette faculté d'enthousiasme et cet amour des hommes qui caractérisaient si bien le grand cœur du vieux maître...

P.M.M.

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

envisagées ou prises
au cours du mois de juin 1951

DISPOSITIONS LÉGALES

Réduction des abattements de zone applicables au salaire minimum national interprofessionnel garanti (Décret du 13 juin 1951. « J. O. » du 14 juin 1951).

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Ristournes sur les achats effectués dans les E.S.S. en gérance libre ou exploitées par la Société.

Les membres du personnel de la Société et les conjoints du personnel féminin possesseurs de véhicules pouvaient jusqu'à présent bénéficier de ristournes sur leurs achats dans les E.S.S. exploitées par la Société. La Direction a décidé d'étendre cet avantage aux achats effectués dans les E.S.S. en gérance libre, à partir du 2 juin 1951.

Une Circulaire n° 13 du 28 mai 1951 du Service Règlementation Sociale a d'ailleurs donné toutes précisions sur le nouvel imprimé, les pièces à fournir, l'approbation nécessaire du supérieur hiérarchique, les tarifs et le règlement des ristournes ainsi que la liste des E.S.S. où les membres du personnel pourront se ravitailler.

Réduction des abattements de zone applicables au salaire minimum national interprofessionnel garanti et extension dans notre Société aux minima des barèmes ainsi qu'aux salaires et appointements réels.

Un décret du 13 juin 1951 (*J.O.* du 14 juin 1951) vient de modifier, à partir du 16 juin 1951, les dispositions du décret du 24 mars 1951 (voir le résumé des dispositions sociales de mars 1951) en ce qui concerne les abattements de zone applicables au salaire minimum national interprofessionnel garanti.

Tous les abattements sont réduits de 25 %, ce qui conduit à un taux d'abattement maximum de 13,50 (le salaire minimum national interprofessionnel garanti de la zone moins 20 étant aligné en outre sur celui de la zone moins 18).

Bien que cette réduction ne soit applicable qu'au seul salaire minimum national interprofessionnel garanti, notre Société a décidé d'appliquer également, à partir du 16 juin 1951 (1), cette mesure aux minima de nos barèmes de salaires et appointements (ouvriers, employés, agents de maîtrise et cadres, jusqu'à la catégorie III B incluse), ainsi qu'aux salaires et appointements réels au 15 juin 1951 des ouvriers, employés, agents de maîtrise et cadres jusqu'à la catégorie III A incluse.

Les primes de quarts et d'ancienneté seront calculées sur ces nouveaux minima.

La Circulaire N° 17 du 29 juin 1951 de la Direction Relations Sociales donne d'ailleurs toutes précisions concernant l'application de ces dispositions.

Primes de non accident et de bon entretien.

Suivant une décision prise en chambre syndicale, les taux des primes mensuelles de bon entretien et de non accident ont été augmentés avec effet du 1er juin 1951 :

CHAUFFEURS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Prime de bon entretien : Fr. 750 par mois (au lieu de Fr. 500).
Prime de non accident : Fr. 750 par mois (au lieu de Fr. 500).

MONTEURS EN VOITURES D'APPAREILS DISTRIBUTEURS

Prime de bon entretien : Fr. 450 par mois (au lieu de Fr. 300).
Prime de non accident : Fr. 450 par mois (au lieu de Fr. 300).

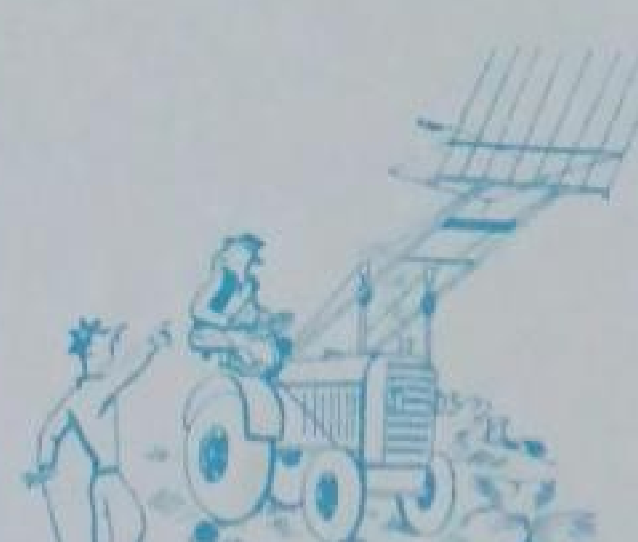
En raison des conditions de travail particulières dans nos Raffineries, en ce qui concerne les chauffeurs de véhicules, les nouveaux taux ne sont pas applicables et ce sont les anciens taux qui restent en vigueur.

GRATIFICATION EXCEPTIONNELLE

Comme il l'a été annoncé dans une note de la Direction Relations Sociales du 28 mai 1951, les membres du personnel entrés en service au plus tard le 2 janvier 1951, et en activité le 30 juin 1951, ont touché à cette date, une gratification exceptionnelle calculée à raison de :

Fr. 5.000 + 20 % des appointements du mois de juin 1951.

(1) *Ou du premier jour de la deuxième quatorzaine de juin.*



LE PARISIEN AUX CHAMPS
— Tiens ! Vous marchez au radar !!!

— ... Elle est obsédée par les concours d'élégance... !

(Extrait de "l'Automobile de France").

NOUVELLES...

D . S . O

PROBITÉ

Nous avons le plaisir de communiquer à nos lecteurs la teneur d'une lettre adressée par le siège de la division Sud-Ouest à M. Jean Blanchon, secteur de Châtellerault :

« Cher Monsieur,

» Nous avons reçu, de M. Chort à » Bergerac, une lettre fort aimable par » laquelle nous apprenons l'acte de » probité réalisé par vous récemment » en remettant un portefeuille perdu » au Commissariat de Police de la Ville.

» Vous jugez avoir agi, selon les » plus élémentaires règles d'honnêteté, » mais cependant nous tenons à vous » faire part du plaisir que nous avons » éprouvé en recevant la lettre de » M. Chort, dont la considération à » l'égard de notre Société ne peut » manquer d'avoir été renforcée à la » connaissance de votre geste.

» Veuillez agréer, cher Monsieur » Blanchon, l'assurance de nos meilleurs sentiments. »

D . N . O

Nous sommes heureux de communiquer la " Marche de la Région Parisienne " écrite allègrement par M. Marcel Delisle (ne pas confondre avec l'auteur d'une autre marche célèbre) que nous félicitons vivement.

(air « Les gars de Ménilmontant »)

I

Dans la région parisienne
On applique l'esprit d'équipe
Et, solides comme des chênes,
Tous les types sont sympathiques
On a un chic patron
Qui n'dit pas souvent non
Et sous sa direction
Aimable et fraternelle
On travaille avec cœur
Et, toujours plein d'ardeur
On n'a qu'un seul désir
Lui faire plaisir.

II

L'adjoint est de haute taille
Il a l'air impressionnant
Quand les sourcils en bataille
Il s'adresse aux r'présentants
Grâce à Robert Binon
Les ventes d'huile en bidons
Sont en augmentation
Constante et régulière
C'est un garçon fumant
Qui pour les lubrifiants
Veut avoir cinq pour cent
Des produits blancs.

III

Des yeux pétillants d'malice
Une bonne tronche, un large dos
Trente ans de loyaux services
Un bel « assent » de Bordeaux
C'est l'président Meliet
Grand maître de l'usine
Qui refuse d'oublier
Pignadas et résine
Toujours de bonne humeur
L'air futé, l'œil moqueur
Il a une place d'honneur
Dans tous les cœurs.

IV

Et trois autres phénomènes
Complètent la distribution
Tout en n'étant pas les mêmes
Ils s'entendent comme des larrons
Delisle et Bernardin
Et leur compère Pussin
Ont de vastes bureaux
Qui tiennent tout l'étage
Ils n'y sont pas souvent
Pourtant de temps en temps
Ils arrivent en coup d'vent
Et dressent leurs plans.

V

Chefs de file et chefs de zone
Spécialistes et r'présentants
Apprécient les Côtes du Rhône
Mais ne pensent qu'au Master-Plan
Ils raffolent du Training
Du Cost et du Planning
Et leurs Esso-Service
Dans tous les coins surgissent
A des milliers d'clients
Ils vendent des lubrifiants
Des tonnes de carburants
Tout au comptant.

VI

Les chauffeurs, les secrétaires,
Jegoudez et ses monteurs
Les comptables, les gestionnaires
Tout l'monde rivalise d'ardeur
Car les gars de Saint-Ouen
S'ils ont le cœur ardent
L'ont surtout à l'ouvrage
Et n'manquent point de courage
Ce sont de fins renards
Jamais, jamais en r'tard
Et qui crient après boire
Vive Pierre Bernard.

DÉPART EN RETRAITE

M. Pierre Carlier, chef du courrier du Siège, atteint par la limite d'âge, a pris sa retraite le 1er janvier 1951. Engagé en 1927 et affecté à la Direction des Ventes, il sut mettre en lumière ses qualités d'ordre et de méthode, qualités qui lui valurent d'être placé, en octobre 1934, à la tête du Courrier.

Depuis cette date, M. Carlier s'est montré un excellent collaborateur et a déployé un dévouement digne de tout éloge. Il dirigea ce service à l'entière satisfaction de tous, malgré des conditions parfois difficiles.

N° L 730485 DA B. P. Fr. **40.000//
CRÉDIT LYONNAIS
SOCIÉTÉ ANONYME - CAPITAL 400 MILLIONS - RÉSERVES 800 MILLIONS
LILLEBONNE
PAYEZ CONTRE CE CHÈQUE QUARANTE MILLE FRANCS
A L'ORDRE DE Monsieur FORTIN Jacques
LILLEBONNE 6533 LE 23 JUIN 1951
CRÉDIT LYONNAIS AGENCE DE LILLEBONNE
PAYABLE AU CRÉDIT LYONNAIS A LILLEBONNE 6533

les bonnes idées paient...

Suggestion P.J. 186

HÉLÈNE-JENNY-LYDIE

M. Jacques Fortin

C'est une prime de 40.000 francs, qui a été attribuée à M. Jacques Fortin, auteur de la suggestion PJ. 186 Hélène-Jenny-Lydie préconisant l'utilisation d'une méthode graphique pour déterminer le volume à charger dans les wagons-citernes non barémés. Cette prime est la plus importante qui ait été allouée depuis la mise en application du Plan des Suggestions.

M. Fortin, le bénéficiaire, est entré à la Raffinerie de Port-Jérôme en juillet 1946 et occupe la fonction d'employé qualifié principal au bureau des expéditions.

La remise de cette récompense a donné lieu, dans le bureau de la Direction, à une petite cérémonie présidée par M. A. Gotard, directeur de la Raffinerie. M. Gotard a transmis à M. Fortin les félicitations de M. R.-B. Young, directeur industriel, puis lui a remis le chèque de 40.000 francs en l'accompagnant de ses propres félicitations.

A cette réunion assistaient également : MM. Ch. Hemet, chef direct du suggesteur ; A. Dubois, chef de la Direction Exploitation et J. Massonneau, son assistant ; R. Gay, chef du Département Fabrication ; B. Tréfouel, chef du Département Relations Sociales ; L. Ballet-Baz, secrétaire du Sous-Comité Local d'Etudes des Suggestions, qui tinrent à féliciter M. Fortin, l'encouragèrent à adresser encore de nombreuses idées et lui souhaitèrent qu'elles soient toujours aussi intéressantes.

Le record vient d'être porté à 40.000 francs.

Qui veut le battre ?

COMITÉ DES SUGGESTIONS

SUGGESTIONS PRIMÉES

PJ.186 — Fr. 40.000 — HÉLÈNE-JENNY-LYDIE *(M. Jacques Fortin)* — *Port-Jérôme*

Détermination, par une méthode graphique, du volume à charger dans les wagons-citernes non barémés, en accord avec le coefficient de remplissage imposé par la S.N.C.F.

PJ.205 — Fr. 3.500 — ROGER-JEAN-PHILIPPE *(M. Roger Humez)* — *Port-Jérôme*

Comptabilisation des mouvements de matériel autres que sorties directes de magasin (bons de retour, transfert).

PJ.234 — Fr. 3.500 — JOSETTE-MARGARETH-LISBETH *(M. Auguste Michaux)* — *Port-Jérôme*

Amélioration des conditions de travail et de sécurité pour les travaux d'entretien au Bloc XI.

PJ.239 — Fr. 3.500 — TIBURCE-PÉPIN-NESTOR *(M. Raymond Brasse)* — *Port-Jérôme*

Vidange automatique du bac récepteur d'égouttures des filtres-presses, par une canalisation de purge reliée au malaxeur intérieur.

PJ.242 — Fr. 5.000 — CLAIRE-JACQUELINE-NICOLE *(M. Ros)* — *Port-Jérôme*

Montage spécial pour rectification des sièges de vannes sur tout vertical.

PJ.250 — DANIEL-MARIE-PIERRE — *Port-Jérôme*
Fr. 7.500 — *(Anonyme)*

Amélioration des conditions d'amorçage des pompes de transfert des Unités de Distillation Initiale, ainsi que des conditions de sécurité.

PJ.252 — LOUIS-ROBERT-PATRICE — *Port-Jérôme*
Fr. 3.500 — *(M. Louis Terny)*

Amélioration du système de délivrance des acomptes au Service Salaires.

PJ.261 — PATRICE-ROBERTE-CHARLES — *Port-Jérôme*
Fr. 3.500 — *(M. Patrice Bersoult)*

Utilisation d'un porte-bouteilles pour la prise d'échantillons de produits nécessitant le port de gants en caoutchouc.

PJ.281 — JEAN-JOSEPH-JÉROME — *Port-Jérôme*
Fr. 3.500 — *(M. Gaston Lambert)*

Suppression de la détermination des heures supplémentaires à 33 et 66 % par la calculatrice R.L.2.

N° 542 — PAULETTE-RAYMONDE-MARCEL — D.S.E.
Fr. 5.000 — *(M. Marcel Liautard)* — *Marseille*

Modification apportée à l'enregistrement des bons d'enlèvement par confrères.

N° 559 — CLAUDE-DANIEL — *Port-Saint-Louis*
Fr. 3.500 — *(M. Marius Bousquainaud)*

Utilisation de griffes spéciales pour faciliter le transport, à la main, des tuyauteries.

N° 587 — GEORGES-ANTOINE-ANTOINETTE — *Siège*
Fr. 15.000 — *(M. G. Chameau)* — D.N.O.

Nouvel imprimé 446, « Avis de changement de tarif », présenté sous forme de carte postale.

N° 591 — PAUL-RENÉ-CLAUDE — *Secteur de Vichy*
Fr. 10.000 — *(M. Jean-Claude Hervier)*

Possibilité de remise en banque, le vendredi, des chèques reçus de la clientèle, par l'intermédiaire des chauffeurs, dans la matinée du vendredi (application limitée).

N° 607 — EUGÈNE-JEAN-RENÉ — Atelier Auto
Fr. 7.000 — *(M. Eugène Grignon)* — *Aubervilliers*

Protecteur en tôle pour éviter les projections de boue sur les groupes motopompes des camions-citernes.

N° 615 — MARCEL-ALFRED-ALPHONSE — *La Mailleraye*
Fr. 5.000 — *(M. André Glatigny)*

Réduction du nombre d'opérations nécessaires à la fabrication d'un produit.

N° 617 — JEAN-BAPTISTE-MAURICE — *Secteur d'Angers*
Fr. 5.000 — *(M. Jean Garreau)*

Modification des jauges métalliques des réservoirs clients.

SUGGESTIONS FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FÉLICITATIONS

PJ.251 — LOUIS-MICHEL-CONSTANT — *Port-Jérôme*
(M. Louis Terny)

Nouvelle méthode de traiter mécaniquement le problème « Paye » pour le personnel payé au forfait.

PJ.257 — VINCENT-CÉLESTIN-CLOTAIRE — *Port-Jérôme*
(Anonyme)

Rappel d'instructions concernant l'utilisation d'un imprimé.

PJ.269 — JEAN-MARC-ROGER — *Port-Jérôme*
(M. Roger Lefebvre)

Utilisation d'un carnet spécial pour fourniture d'eau aux navires.

PJ.280 — ANDRÉ-AUGUSTE-ANATOLE — *Port-Jérôme*
(M. Gaston Lambert)

Suppression de la perforation X 77 sur les cartes « Temps de présence PJ » et « Main-d'œuvre R.D.L.M. ».

N° 612 — MARC-ROGER-GÉRARD — *Port-Saint-Louis*
(M. Alexis Lardet)

Facilités pour le marquage au pistolet, à Port-Saint-Louis, des petits emballages.

...DES DIVISIONS

AU JOUR LE JOUR A LA D.N.O.

Au cours de la réunion de présentation des vendeurs de la région parisienne, M. Delisle, chef du secteur de Paris-Sud, au pupitre présente son secteur.

A la table de la Direction, il bénéficie d'une attention flatteuse. De gauche à droite, MM. Boyer, Boillot, Bernard, Jayet, Goirand, Debay et Dorny.

Dans la salle de Training de la rue Cortambert, au siège de la D.N.O., M. Chaumet, du Dép. Formation Professionnelle expose les principes de l'art d'instruire à un groupe d'agents de maîtrise. Parmi les élèves attentifs (appréciant la belle voix grave de M. Chaumet), nous pouvons reconnaître M. Fucsu, Mme Vigneaud, MM. Malgouozu, Rousseau, Bordas, etc...

L'attention se lit sur les visages des membres du Comité de sécurité. Nous citerons Mlle Besson, MM. Cordonnier et Ropars, M. Lebatteux, du Département Sécurité et M. Dutherme.

Training au Mans. Les spécialistes des services de montages des régions de Nantes et Rouen écoutent M. Hary, Adjoint Exploitation de la D.N.O. et font part de leurs suggestions.

Sous le patronage bienveillant de M. Meliet, Directeur du dépôt de Saint-Ouen, on fête joyeusement la remise des insignes d'ancienneté de Mlle Regnier, de MM. Chadeau et Dial.

Parmi les nombreux collaborateurs qui assistaient à cette sympathique réunion on pouvait rencontrer MM. Hericher, Lamard, Muller, Noirel, Toursel, Vajou, Vargoulevitch, Watelle et Dailbon.

N.D.L.R. — La rédaction de l' « Esso-Revue » tient à remercier particulièrement ses correspondants de la Division Nord-Ouest pour l'abondance et la régularité de leurs communiqués, toujours accompagnés de nombreuses photographies, et pour le soin apporté à la présentation de ces envois. Nous sommes certains d'être ainsi les fidèles interprètes de l'ensemble du personnel de leur division.

ENTRE-NOUS

NAISSANCES

PIERRE-LOUIS. *fils de M. Jacques Brisset, Départ. Stockage et Distrib.*
MARIE-ANNICK. *2e enfant de M. Jacques Gervais, Service Statistiques.*
CATHERINE... *2e enfant de M. Jean Morice, Département Personnel.*
PATRICK... *2e enfant de M. Daniel Sainton, Département Bitumes.*

DIVISION NORD-OUEST

AKHLI .. *1er enfant de M. Mohamed Arab, usine de Gennevilliers.*
ARESKI .. *1er enfant de M. Ammar Belkhir, usine de Gennevilliers.*
JOELLE .... *2e enfant de M. Charles Bobbis, usine de Saint-Ouen.*
MICHÈLE.... *2e enfant de M. Henri Bougis, secteur de Cherbourg.*
CATHERINE .... *fille de M. Aimé Bres, siège de la D.N.O.*
ANNIE ...... *2e enfant de M. Georges Bretecher, secteur de Nantes.*
JACKY....... *fils de M. Ferdinand Bruiant, usine d'Aubervilliers.*
PIERRE-YVES......... *fils de M. Pierre Cariou, secteur de Brest.*
THIERRY .... *fils de M. Guy Carot, secteur de Paris.*
MARTINE .... *fille de M. Cornier, usine de Saint-Ouen.*
NICOLE .... *6e enfant de M. J. Kerharo, usine de Saint-Ouen.*
SYLVIE .... *3e enfant de M. Keroudi, usine de Gennevilliers.*
YOLANDE..... *fille de M. Jean Lamboley, usine de Gennevilliers.*
PATRICK........ *2e enfant de M. Paul Lemoine, aérodrome d'Orly.*
PATRICE........... *3e enfant de M. Penanguer, aérodrome d'Orly.*
GILLES .... *2e enfant de M. André Rouxel, secteur de Tours.*
JEAN-JACQUES.. *fils de M. André Trehoux, usine de Gennevilliers.*
NICOLE.......... *3e enfant de M. Tufery, usine de Saint-Ouen.*
CHRYSTEL .... *fils de M. Jean Verdière, usine de Saint-Ouen.*

DIVISION SUD-EST

ANNY .... *fille de Mme Béral, section Utilités.*
GISÈLE........... *fille de M. Jean Calvo, usine de Port-St-Louis.*
MURIEL..... *fille de M. Paul Langlois, service Electro-comptable.*

NOS MARINS

ROGER *fils de M. Joseph Colin, Maître aux Vivres « Esso-Normandie ».*
RENÉ *fils de M. Paul Le Men, Assistant-Mécan. « Esso-Normandie ».*
ANNE-MARIE *fille de M. Robert Pineau, Lieutenant « Esso-Bretagne »*

RAFFINERIE DE PORT-JEROME

ELIANE .... *fille de M. Hans Adlung.*
ODILE .... *3e enfant de M. Jean Amptil.*
JACQUES .... *2e enfant de M. Robert Aubry.*
JACQUELINE .... *fille de M. Raymond Beauchamp.*
ETIENNE .... *4e enfant de M. Raymond Bernard.*
JEAN-JACQUES............................ *fils de M. Jean Bonnet.*
MONIQUE .... *2e enfant de M. Marcel Capon.*
ALAIN .... *4e enfant de M. Kléber Chevalier.*
ANNE............................ *3e enfant de M. Jean Creusy.*
BRUNO.............................. *fils de M. André Delahaye.*
ALAIN .... *fils de M. Eugène Delaroque.*
JEAN-PAUL..................... *fils de Mme Paulette Dieulle.*
MAX .... *fils de M. Roger Gueret.*
PATRICK .... *2e enfant de M. Chrysanthe Heranval.*
YVAN .... *2e enfant de M. René Jaegler.*
ROLANDE .... *2e enfant de M. André Langlois.*
FABRICE .... *fils de M. Francis Lejeune.*
ANDRÉ .... *11e enfant de M. Lucien Loison.*
MICHEL .... *2e enfant de M. France Louvel.*
CHANTAL ET DOMINIQUE.... *6e et 7e enfants de M. René Marest.*
YOLANDE........................ *fille de M. Michel Perchepied.*
BÉATRICE......... *2e enfant de M. Claude Rembault de Barallon.*
GINETTE .... *5e enfant de M. Robert Picard.*
ALAIN........................ *4e enfant de M. Roger Tessier.*
DENIS .... *3e enfant de M. Henri Renault.*
OLIVIER .... *fils de M. René Vimont.*

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

YVAN .... *4e enfant de M. Marcel Willemsoone.*
BRUNO .... *3e enfant de M. Pierre Guegan.*
FRANÇOISE.................... *2e enfant de M. Fernand Galle.*
CHRISTIAN .... *11e enfant de M. Raphaël Harel.*

MARIAGES

M. Pierre Biro, secteur de Narbonne, avec Mlle Marie-José Munoz.

M. Edouard Bordron, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Nicole Virique.

M. André Buy, Services généraux, Siège.

M. Maurice Coulombel, Usine de Gennevilliers, avec Mlle Armande Chretien.

Mlle Jeannine Dusseaux, Raffinerie de Port-Jérôme, avec M. Orange.

M. Claude Foutrel, Raffinerie de La Mailleraye, avec Mlle Irène Brasier.

M. Robert Huet, division nord-ouest.

Mlle Madeleine Liger, Raffinerie de Port-Jérôme, avec M. Serge Charles.

Mlle Rosette Longobardi, siège division sud-est, avec M. Toussaint Guidoni.

M. André Marybrasse, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Madeleine Boiron.

M. Raymond Morance, secteur de Quimper.

M. Lucien Niel, Comptabilité Générale Siège Division.

M. Roger Patry, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Marthe Huray.

Mlle Sutter, Département Import/Export, avec M. Grand.

M. Maurice Thieullent, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Yvette Bertin.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues ou anciens collègues :

M. Henri Morel, adjoint au chef du Service Commercial Industriel Bitumes.

Entré en 1921 à la Bedford Petroleum Co, General Department, comme employé, il avait été nommé Caissier quelques années plus tard. En 1929 il avait été transféré à l'Economique dans l'Activité Bitumes. Muté en 1935 à la Standard Franco-Américaine de Raffinage, au Service Comptabilité, il était depuis 1937 au Département Bitumes de la S.F.P.

Notre Société était représentée aux obsèques par MM. M. Tranquille et J. Filippi auxquels s'étaient joints plusieurs collègues de M. Morel.

M. Alexandre Arnal, ancien employé de la Pétroléenne puis de l'Economique.

M. Léon Podvin, ancien ouvrier de l'Usine de Saint-Ouen. Entré à la Société en 1922 il était à la retraite depuis 1940.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part des décès :

M. Jean Nocturne, chef du Département Formation Professionnelle, de son père.
M. Henri Kieser, du Département Importations-Exportations, de sa mère.
M. Robert Ser, du Service Appointements et Salaires, de son beau-père.
M. Gilbert Duquesne, Ingénieur Huiles à la Division Nord-Est, de son père.
M. Marcel Real, du Service Montage de la Région Parisienne, de son épouse.
M. Edouard Hartmann, de l'usine d'Aubervilliers, de son père.
Mme Camille Rue, de l'usine de Gennevilliers, de son mari.
Mme Bruon, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son père.
M. Pierre Busier, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son épouse.
M. André Canal, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son père.
M. Gustave Chardon, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son épouse.
Mme Paulette Dieulle, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son fils Jean-Paul.
M. Lucien Hauchecorne, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son fils Daniel.
M. Lucien Lebesne, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa fille Michèle.
M. François Lejeune , de la Raffinerie de Port-Jérôme de son frère.
MM. Robert et Claude Lubin-Genoux, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de leur mère.
M. Léon Royon, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son frère.
M. René Virmontois, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son épouse.
M. Jean Bouvier, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son père.
M. Maurice Montier, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son beau-père.
M. M. Rodin, chef du Service Entretien de la Raffinerie de La Mailleraye, de son beau-père.
M. Louis Leguen, maître d'Equipage du « Roche-Maurice », de son épouse.

C.O.S.T. Plus d'efficacité avec Moins d'effort — Esso

PRODUCTIVITÉ

Déchargement du container plein en gare destinatrice.

Containers-Citernes. — L'amélioration de la productivité ne se limite pas aux installations de la Société ; elle pénètre en fait jusque dans la clientèle et l'emploi du container-citerne est un excellent exemple des résultats de cette intelligente collaboration.

Les livraisons en vrac constituent l'un des principaux facteurs d'augmentation de la productivité et malheureusement ce mode de distribution était jusqu'alors peu employé pour les lubrifiants et pour les produits spéciaux. En effet, l'emploi de camions-citernes spécialisés se trouve limité à un rayon d'action relativement faible à partir de nos usines et on ne peut les utiliser que dans nos régions où la densité de la clientèle, suffisamment importante pour recevoir ce genre de produits en vrac, peut permettre l'organisation de tournées rationnelles. D'autre part, les livraisons en *wagons-citernes* ne peuvent se faire que pour des quantités importantes d'un même produit ou au maximum de deux (wagons cloisonnés). Ce mode de distribution, dans tous les cas, implique la possession par les réceptionnaires d'embranchements particuliers.

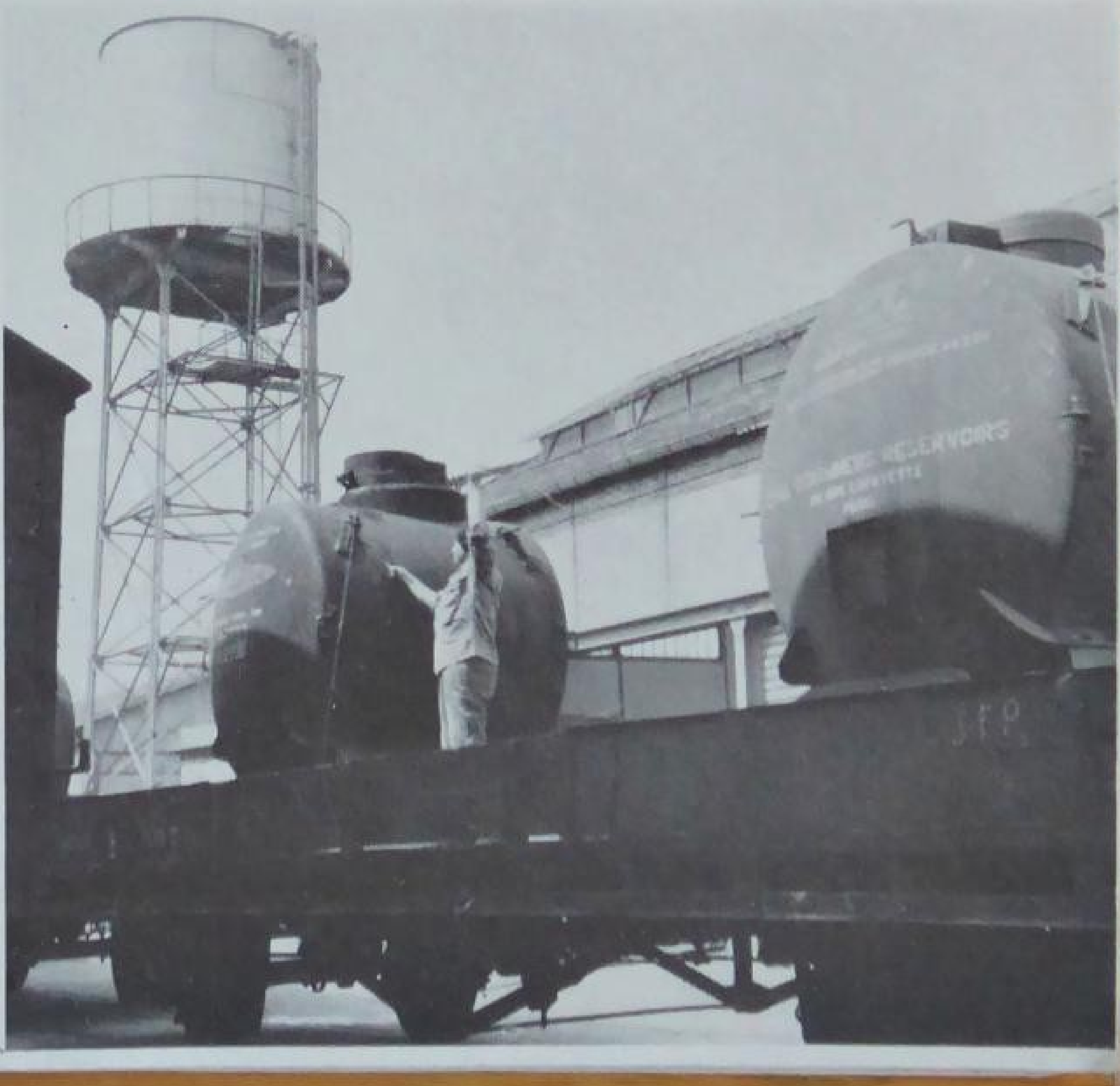
A ces problèmes, le container-citerne est venu apporter une solution pratique ; il s'agit d'une cuve amovible agréée par la S.N.C.F., et dont la relative maniabilité permet le chargement et le déchargement faciles, à vide ou à plein sur des camions ou des wagons-plateaux.

Les « container-citernes » que nous utilisons ont une capacité de 2.500 et 4.000 l. et sont émaillés intérieurement. Ils permettent d'assurer en une livraison les besoins d'un client possédant ou non un embranchement sur le réseau ferré et désireux de recevoir une ou plusieurs qualités de lubrifiant, d'huile blanche, d'huile transformateur, d'essence et de produits spéciaux. Facilement manutentionnés à vide dans l'usine par les chariots élévateurs à fourche, ils sont arrimés sur wagons plats et emplis dans les mêmes conditions que les wagons-citernes. A l'arrivée, leur transfert sur camions-plateaux est rendu très aisé si l'on emploie les grues de déchargement des gares, grues qui sont mises d'ailleurs gracieusement à la disposition des destinataires.

Comparé à celui des fûts, l'usage des containers se traduit par une importante simplification du travail pour nos clients et pour nous-mêmes dans toutes les opérations de préparation, manutention, emplissage, stockage, transport, comptabilité de consignation et déconsignation des emballages, etc...

« PLUS D'EFFICACITÉ, MOINS D'EFFORTS »

Ci-dessus : A l'usine de Gennevilliers, un container de 2.500 litres est placé sur un camion-plateau par un chariot élévateur à fourche. *Ci-contre :* L'arrimage des containers sur un wagon-plateau.



ESSO SPORTS

reçoit ses amis

CI-CONTRE DE HAUT EN BAS ▶

- Rencontre féminine de basket La Mailleraye-Paris.
- Panier ?... Nos joueurs de Paris semblent inquiets !...
- Un beau shoot ! dommage, le but est manqué.
- Un des musiciens du groupe artistique.

Esso-Sports reçoit ses amis de province...

Nos collègues sportifs de La Mailleraye, de Port-Jérôme et de Marseille ont rendu visite au Club Esso-Sports de Paris, le samedi 19 mai et le dimanche 20 ; ils sont venus nombreux, contents de ce voyage et bien décidés à montrer à leurs « cousins » ce qu'ils savaient faire sur le terrain ! Cette grande journée sportive commença, après la reconnaissance des hôtels et l'apéritif d'accueil, par un léger mais délicieux repas (il est préférable, avant de jouer, de déjeuner modestement !) où les différentes équipes de Marseille, La Mailleraye et Port-Jérôme qui allaient se rencontrer l'après-midi ont pu faire ample connaissance.

A notre arrivée au stade Léo-Lagrange, où les équipes parisiennes attendaient leurs amis, nous avons eu, dès le premier instant, une impression de grande manifestation : sur tous les terrains, les sportifs de Paris et de province, revêtus de leurs maillots, s'apprêtaient à défendre leurs couleurs. Les spectateurs, assez nombreux malgré le temps incertain, suivaient les matches qui les intéressaient : football, baskett masculin ou féminin (car les équipes féminines ont remporté leur bonne part de succès auprès des amateurs de sport... et de grâce !

De 2 h. 30 à 6 heures, les équipes se sont succédé ; vainqueurs ou vaincus, tous avaient la satisfaction « d'avoir tout donné ». Nous n'avons pu suivre tous les matches dans le détail — et nous ne voulons ni mentir ni déplaire injustement en affirmant que telle équipe fut supérieure à telle autre. Il est délicat de juger et, malhonnête de le faire si l'on ne possède pas, surtout en matière de sports, tous les éléments de la technique ! mais une impression de profane-amateur-qui-se-souvient des rencontres sportives auxquelles il a pu participer se livrer dans le passé, peut être valable, en certains points : l'objectivité, l'esprit des joueurs, leur défense, leur bonne tenue. Et là, si nous pardonnons les inévitables et bénignes maladresses des uns et des autres nous pouvons affirmer que dans l'ensemble notre impression fut excellente ; impression d'une grande manifestation où chaque joueur a défendu ses couleurs, en respectant l'esprit d'équipe, et en conservant, dans la défaite, le sens du « fair-play ». L'important dans un match n'est-il pas de vouloir le gagner « honnêtement » et de savoir le perdre « loyalement » en tirant une précieuse leçon de sa défaite ? Nous ne pouvons que louer nos joueurs : ils ont fait preuve à nouveau, en effet, de leur sportivité et *Esso-Revue* tient à leur rendre hommage avant de publier ce petit tableau des résultats de la journée.

Au Moulin de Berri... le soir, les « champions » de l'après-midi avaient revêtu leur « habit civil » et laissé au vestiaire, ballons et maillots ! ce qui est la moindre des élégances lorque l'on est convié à un banquet ! Les « Parisiens » ont retrouvé leur restaurant de tous les jours (sans bien le reconnaître à cette heure inhabituelle) un restaurant en tenue du soir, brillant de ses lumières, paré de fleurs et de feuillages, transformé en salle de banquet, en dancing et en music-hall ! N'insistons pas sur le menu du dîner — nos lecteurs ont loisir de le parcourir, d'y retrouver peut-être leurs signatures. En le lisant aujourd'hui... le souvenir de ce poulet rôti grand-mère et de cette glace du Berri... ne laissera personne insensible. Il faut préciser, n'est-ce pas, qu'après le banquet, cette fois, les joueurs ne devaient pas se livrer à quelque rencontre nocturne de football ! Sans en abuser pour autant, ils pouvaient disposer d'une plus grande liberté et les organisateurs — que nous remercions ici — l'ont bien compris.

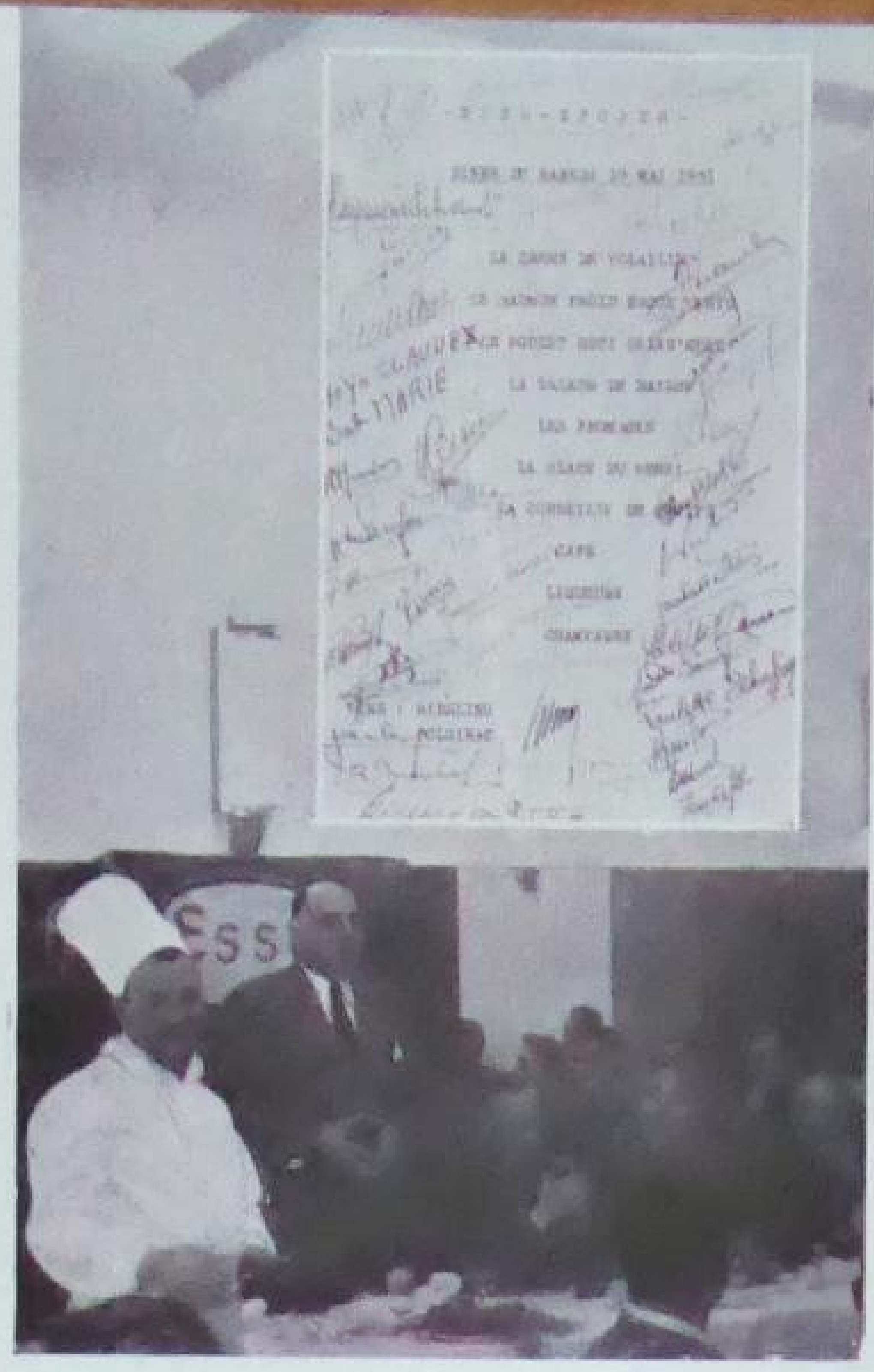
Cette soirée d'Esso-Sports comptait ce soir là, plusieurs innovations ; c'était la première fois, en effet, que la section Variétés présentait un spectacle, la première fois également qu'un banquet suivi d'un grand bal, se déroulait au Moulin du Berri, la première fois enfin qu'il était placé sous la présidence de M. Young. Et, dès que le nouveau président, à la fin du dîner, prit la parole, un tonnerre d'applaudissements l'accueillit.

M. Young, qui avait assisté au cours de la journée, à toutes les rencontres du Stade Léo-Lagrange et à la demi-finale de la Coupe Delobelle au siège, précisa en premier lieu que son discours ne serait pas long !... Ce fut d'ailleurs moins un discours que l'expression de ses remerciements et de la grande satisfaction qu'il avait éprouvée à regarder jouer les différentes équipes !... Les applaudissements l'ont interrompu souvent, car, sur sa demande, les joueurs se sont levés les uns après les autres et ont salué leurs amis dans le brouhaha des bravos. Il était émouvant de déceler — dans la gaîté et l'enthousiasme de chacun — l'amitié qui lie les membres d'Esso-Sports ; famille « Esso »... famille unie, qui s'est dépensée sans compter au banquet comme sur le terrain, pour affirmer son dynamisme.

M. Marchal cita le fondateur du Club, M. Laure, présent ce soir là... M. Lantelme indiqua que « le soleil méridional brillait dans le sourire des Parisiens » ; M. Petitjean, ironique et rusé, lui succéda et M. Scheer, enfin, prononça

quelques paroles : « Le sport que je pratiquais autrefois, dit-il, le rugby, comptera-t-il bientôt une section au club ? Car, enfin, le ballon ovale ne rappelle-t-il pas l'ovale Esso ? ». M. Scheer fut très longuement applaudi de bans, de triples bans et de chansons que tous les sportifs ont scandé à la grande joie de M. Young que nous avons surpris plusieurs fois chantant lui aussi...

Nous en arrivons au groupe artistique et au spectacle qu'il a présenté, pour la première fois ; à ce sujet, remercions de ses efforts M. Michel Mariné qui a été chargé de diriger les artistes. Ce fut pour chacun une grande et agréable surprise. Dès les premiers instants du banquet, en effet, un orchestre composé de MM. Jean d'Orbigny pianiste, Pierre Charles alto, André et Claude Bailliat violons, Paul Bodin violon et Jacques Salmon clarinette, joua des morceaux sélectionnés dans Chapy, Krisler, Widor et Brahms ; malheureusement, les conversations animées des sportifs et une sonorisation imparfaite, nous privèrent d'une audition totale !... Il est évident, n'est-ce pas, que le public des banquets — et cela est particu-



de province ...

lièrement vrai à l'issue d'une réunion de plusieurs équipes sportives — ne se trouve pas toujours dans l'état d'esprit que réclame l'audition de la musique classique. Cette critique n'enlève d'ailleurs rien au mérite des musiciens, bien au contraire ! car il est ingrat de jouer une telle musique dans le bruit !... C'est pourquoi nous n'avons pas ménagé nos applaudissements. Nous les renouvelons aussi à Jacques Cotte, accordéoniste talentueux, à Albert Troadec, belle voix... gestes charmants... (M. Troadec est chanteur de charme... alors !) à Mireille Audousset qui allie à sa voix délicieuse une présentation de scène que l'on ne saurait négliger. Nous avons beaucoup aimé Serge Imhof, chanteur-compositeur à qui nous devons « Pic-Pic-Pic le campeur », « Moi, je préfère chanter ! » et d'autres succès. Serge Imhof... c'est un peu Johnny Hess qui comme lui s'accompagnait au piano en chantant ses œuvres ; ses chansons semblent lui être venues sans effort... de source ! Bravo, Serge Imhof... nous espérons vous entendre souvent encore !... Paulette Michel (qui n'est autre que Mlle Shultzinger que nous avions applaudie au bal de fin d'année) mérite une bonne part de bravos : un peu de métier encore, pour placer sa voix, et nul doute que de bons succès lui soient encore réservés. De toutes façons, Mlle Michel sait choisir ses chansons !... « Les Feuilles mortes », « La vie en rose », « La complainte du corsaire » plaisent et plairont encore longtemps à tous les publics. C'est déjà une garantie de succès !...

Citons encore Marcel Daudier, un jeune accordéoniste, qui promet Maurice Jeuneu, habile caricaturiste de Bourvil que nous aimerions revoir dans sa propre personnalité, et nous terminerons par Mlle Grosjean (de son nom de théâtre Nina Landa) qui obtint tous les suffrages de la salle. Nina Landa chante très bien : l'ampleur de sa voix dépassait le cadre du restaurant ; avec ses gestes souples, son sourire et son joli costume, Nina Landa a fait « grosse impression »...

plusieurs rappels ont confirmé son succès : que ce soit en interprétant « J'ai deux amours » ou l'air célèbre de Madame Butterfly « Sur la mer calmée », Mlle Grosjean a vaincu toutes les embûches de la scène.

Char'es Ronceray présentait le spectacle : Sa bonhomie sympathique et son humour lui vaudront certainement d'être encore appelé à cette tâche !...

Entre deux danses... M. Young nous confiait sa joie d'être là et de danser... « ... Malheureusement, je ne pourrai pas inviter toutes les dames qui sont présentes ici, ce soir... »

Jusqu'à l'aube, l'orchestre D'Gerari D'Jo (1) joua... valses et tangos, rumbas et slows... « Bal, petit bal ! »... Jusqu'à l'aube qui (déjà)... annonçait la fin d'une belle journée.

Rencontre amicale Shell-Esso

Au Stade Shell de Rueil, le samedi 26 mai, quelques sportifs du Club Esso, Sport Paris rencontraient en athlétisme, course 80 m.-1.000 m., sauts en hauteur, en longueur, lancement du poids, leurs « confrères » de la Shell. Rencontres amicales auxquelles n'assistaient que quelques spectateurs que le temps très incertain n'avait pas rebutés.

Les jeunes athlètes de Shell et Esso se sont simplement mesurés, se sont jugés en attendant de se retrouver un jour peut-être dans une manifestation plus importante, un championnat, qui sait ?...

Le plus amicalement du monde, ils se sont disputés les différentes épreuves de la journée en y mettant tout leur cœur, leur volonté de gagner, toute leur force et ils ont réalisé de bonnes performances. Citons particulièrement le jeune Bundy qui s'avère un grand espoir d'Esso-Sports puisqu'il a remporté avec la même aisance le 80 m., le 1.000 m. et l'épreuve du saut en longueur. De leur côté, Brunel, Jouvin, Arrault et Mazuir, toujours en bonne forme, ont contribué à défendre nos couleurs.

Fait du hasard, le résultat de cette manifestation fut on ne peut plus courtois : match nul entre les deux équipes !...

Un apéritif offert par la Shell clôtura cette journée sportive qui se renouvellera bientôt pour la revanche...

Bonne chance à notre club !...

La Coupe « Léon Martin »

Nous n'avons pu, à notre grand regret, assister aux différentes épreuves de la Coupe Léon Martin qui a réuni et opposé les meilleures athlètes de la S.F.P. Nous ne pouvons donc publier que la liste des résultats en nous excusant de cette abstention indépendante de notre volonté, auprès de nos amis sportifs qui connaissent maintenant l'attachement d'*Esso-Revue* à toutes les manifestations du club.

(1) En français dans le texte !...

◀ CI-CONTRE DE HAUT EN BAS

- M. Young adresse ses félicitations au « chef ».
- Le jeune espoir Bundy enlève le 1.000 mètres.
- En vol plané au cours du saut en longueur.
- Un « lancer » de Brunel dans un très bon style.
- Nous reconnaissons sur cette photographie l'équipe des joueurs de ping-pong qui se sont disputés la Coupe Delobelle. De gauche à droite : Brunel, Mariné, Pittore et Crébonval. Rappelons à nos lecteurs que Crébonval a remporté la Coupe « Pétrole » offerte par l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole, contre M. Michel Agricole (Enersport) qui lui était opposé.

A propos du groupe artistique

Dans les « coulisses » du Moulin de Berri transformé en music-hall au cours de la Soirée d'Esso-Sports, nous avons posé quelques questions à M. Mariné qui préside le Groupe artistique.

— « Il est difficile de vous parler de l'organisation du groupe actuellement en plein essor ; il n'y a pas encore d'organisation définitive, car nous espérons dans l'avenir créer de nouvelles sections, mais d'ores et déjà, nous avons un responsable pour chaque tâche à remplir : MM. Charles et Guillaume à la Section musicale, MM. Dupont et Tillier à la Section Comédie et moi-même aux variétés. »

— Avez-vous déjà un spectacle mis au point ?

— « Le groupe Comédie a préparé « Une paire de gifles » de Sacha Guitry ; Dupont en a fait la mise en scène. »

— Et dans l'avenir ?

— « Peut-être présenterons-nous un petit spectacle... Musique classique sous la direction de M. Charles... jazz, avec M. Guillaumat et, de son côté, M. Grosjean dirigera les chanteurs et chansonniers... »

— Avez-vous des représentants dans es divisions ?

— « M. Delettre s'occupera de la D.N.O. des usines d'Aubervilliers, Gennevilliers et de Saint-Ouen. Pour la D.N.E., je prospecte... »

— Nous avons entendu parler de cinéma ?...

— « C'est une section que nous allons créer le plus tôt possible... Plus tard peut-être tournerons-nous un film avec les acteurs du groupe Comédie... plus tard encore... lorsque nous serons plus nombreux, nous monterons une chorale. »

— Il ne faut pas que ces « plus tard » vous découragent... Il est bien évident qu'un groupe artistique ne se monte pas du jour au lendemain ; l'important n'est-il pas que vous ayez la volonté de le faire prospérer et les « talents » qui nous permettront d'obtenir le succès... et ces talents vous les avez : Serge Imhof, Paulette Michel et d'autres... tant d'autres... Quels sont encore vos projets ?...

— « Une opérette inédite en France et dont j'attends la musique du Chili ; cette opérette a obtenu un grand succès en Amérique latine et aux U.S.A.... Nous la traduirons, l'adapterons... nous en ferons une revue qu'une troupe de paroliers et musiciens aura la tâche de mettre sur pieds... mais ne faisons pas trop de châteaux en Espagne... Sachez que je ne vous ai confié qu'une petite partie de nos projets !... Voyez où cette discussion nous emmènerait... » Nous avons vivement apprécié la sagesse de M. Mariné qui ne veut pas trop « rêver », mais rester sur la terre, et nous tenons à lui prodiguer les plus sincères encouragements de l'*Esso-Revue*.

Maurice Jeuneu, caricaturiste de Bourvil.

Nina Landa, dont nous avons apprécié la belle voix.

KROLL, VAINQUEUR DU CHAMPIONNAT DE TENNIS

Le jeudi 6 juin, la finale du Championnat de Tennis du Club opposait en simple féminin, Mlle Legros à Mlle Coustalat et en simple masculin M. Kroll à M. Chaperon.

Nous avons pu apprécier le jeu nerveux de Mlle Legros et les ripostes adroites de Mlle Coustalat en regrettant toutefois que les spectateurs ne soient pas venus plus nombreux applaudir leurs camarades. Après un beau match, Mlle Coustalat fut déclarée vainqueur par 2 sets à 0. Précisons cependant que Mlle Legros s'était remise à jouer après deux ans d'interruption ; nul doute qu'elle devienne dans l'avenir une excellente joueuse...

Côté hommes : deux champions : Kroll et Chaperon. Le premier sec, nerveux, agile et redoutable par la justesse de ses répliques, le second grand, souple, aux « services » trompeurs, tour à tour violents ou très tranquilles. Chaperon a des gestes larges ; il est peut-être plus puissant que Kroll mais... (qu'il me pardonne !)... moins précis et plus impatient.

Ces qualités et ces défauts de l'un et de l'autre ont donné un match très disputé et très intéressant pour ceux qui... aimeraient bien jouer ainsi...

Tennis jeu de grâce et d'élégance : Mlle Legros et Mlle Coustalat.

Chaperon donne une réplique difficile à son adversaire.

QUI EST ABSENT SUR CETTE PHOTOGRAPHIE ?

Il y a sur cette photographie montrant la formation musicale du Club Esso « répétant » au Moulin de Berri, un absent, et cet absent c'est peut-être VOUS. M. Pierre Charles, altiste, que nous voyons ici à la droite de M. Jean d'Orbigny, pianiste, et M. André Bailliat, violoniste, et qui est l'infatigable créateur et animateur de cette formation n'a qu'un regret : c'est qu'en dépit de tous les dédoublements de personnalité, il faut être quatre pour former un quatuor.

Or, cet introuvable quatrième est un violoncelliste... Et pourtant, il existe sûrement dans la Société, ce talentueux violoncelliste si recherché qui permettrait de compléter heureusement cette formation ! Aussi lançons-nous, au nom de M. Pierre Charles, un appel pressant à tous nos amis violoncellistes pour qu'ils se fassent connaître sans plus tarder à M. Marchal, secrétaire du Club Esso, 136, Champs-Elysées. M. Pierre Charles a bon espoir que son appel sera entendu. Les difficultés ne sont pas du reste pour le décourager. Il voue à la musique un culte passionné. Qui se douterait, en le voyant arriver au bureau chaque matin, qu'en « sourdine » il a déjà consacré à l'aube deux heures à des exercices d'alto. Il a pour Paganini une grande admiration : « Songez, dit-il, qu'il lui arrivait de répéter pendant douze heures consécutives le même trait. » Ses goûts sont très éclectiques, puisque ses auteurs favoris comprennent aussi bien J.-S. Bach que Beethoven, César Franck et Debussy. M. Pierre Charles a une surprise pour la rentrée : une audition classique pour laquelle le trio répète la Symphonie concertante de Mozart pour piano, violon et alto. Il a également une grande ambition, celle de créer sur un quatuor de base une formation beaucoup plus vaste comprenant de nombreux nstruments. Mais avant tout, il faut pour réaliser ce programme prometteur : un violoncelliste... C'est dire qu'il dépend de vous que ce projet ne devienne demain réalité.

ERRATUM

Dans la rubrique sportive du n° 44 de l'Esso-Revue (page 32), il a été dit par erreur que l'équipe de football " Arc-en-Ciel " était l'équipe de la Maison Desmarais. En fait, " Arc-en-Ciel " est l'équipe du Comité Professionnel du Pétrole, comme nous l'a fait remarquer M. Majorelle, qui assistait à la rencontre.

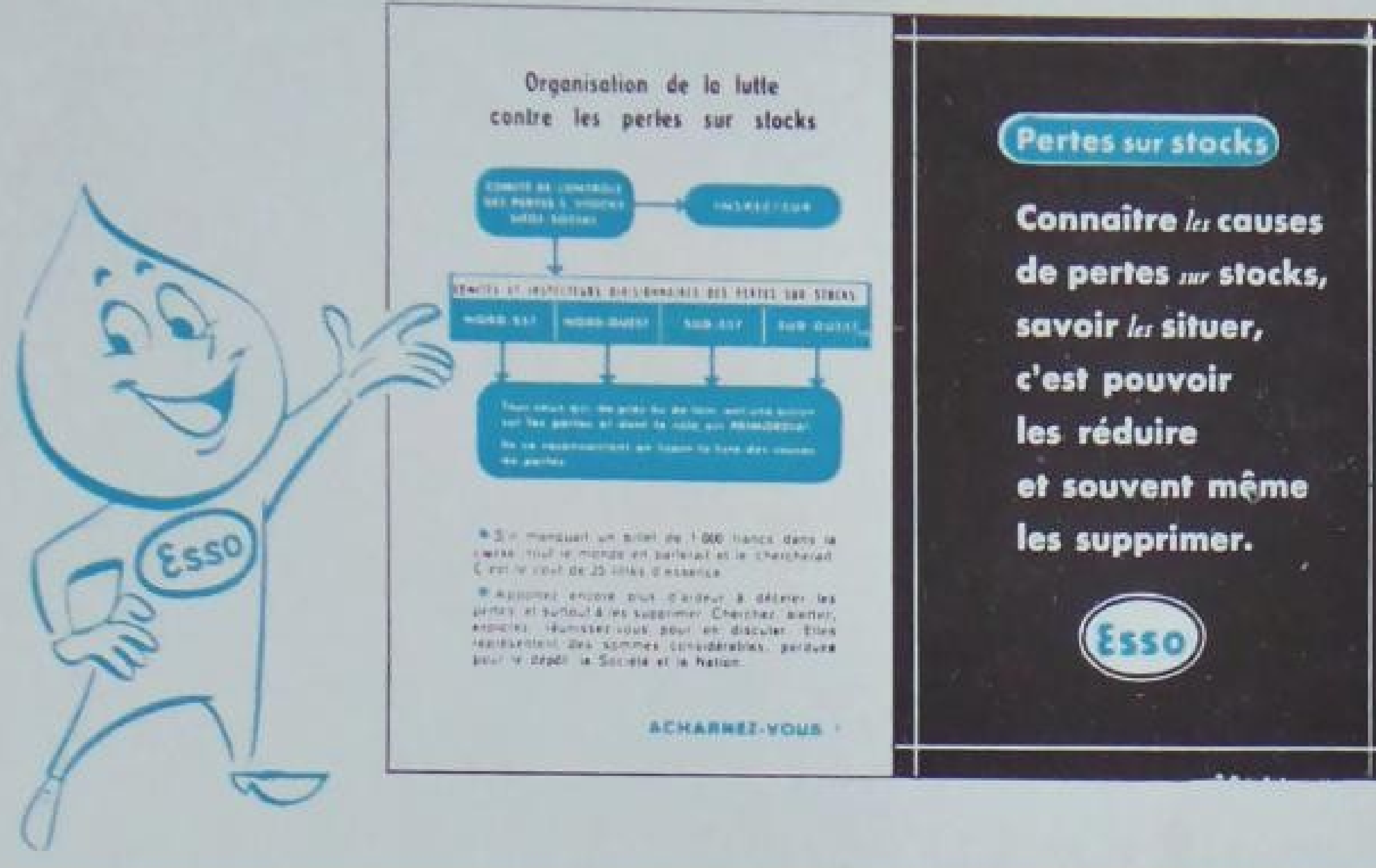
9 Grâce aux efforts de tous, la campagne « Pertes sur stocks » a commencé à donner des résultats en 1950 : 1.500.000 litres de pertes d'essence de moins que l'année précédente malgré une augmentation importante de sorties.

Parmi les dépôts qui se sont distingués dans la lutte contre les pertes, signalons :

DIVISION N.-O.	BOURGES
DIVISION N.-E.	LILLE
DIVISION S.-O.	TOULOUSE
DIVISION S.-E.	GRENOBLE ET ETREMBIÈRES

Des réunions ont été tenues dans les Divisions pour féliciter les chefs de secteurs et gestionnaires de ces dépôts qui ont exposé par quels moyens, d'ailleurs simples et classiques, ils ont réduit leurs pertes.

Mais si, dans l'ensemble, les résultats acquis sont encourageants il y a encore beaucoup de pertes, même dans les produits moins volatils que les essences et c'est une des tâches les plus importantes de 1951 que de les réduire au maximum.



la campagne pour la réduction des pertes sur stocks

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL

ÉDITION SODICO-PARIS

RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
3e TRIMESTRE 1951

IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS